DISCORSI PARLAMENTARI

DI

GIUSEPPE ZANARDELLI

PUBBLICATI PER DELIBERAZIONE

DELLA

CAMERA DEI DEPUTATI

Volume Terzo

ROMA

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

1905

INDICE

AMMINISTRAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI:

Discorso alla Camera dei deputati - 11 dicembre 1876:
Bilancio di prima previsione dei lavori pubblici per l'esercizio 1877 . . . . *Pag.* 3

Discorso alla Camera dei deputati - 12 dicembre 1876:
Discussione dei capitoli. . . . . » 27

Discorso alla Camera dei deputati - 6 giugno 1877:
Bilancio di definitiva previsione dei lavori pubblici per l'esercizio 1877 . . . . » 32

Discorso alla Camera dei Deputati - 11 dicembre 1877:
Bilancio di prima previsione 1878 dei lavori pubblici » 84

ACQUE, PORTI, FIUMI, STRADE:

Discorso alla Camera dei deputati - 22 giugno 1876:
Convenzione col duca di Galliera per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Genova. . . . . » 94

Discorso alla Camera dei deputati - 19 marzo 1897:
Interrogazione Molfino sulla esecuzione della Convenzione col duca di Galliera . . . . » 101

Discorso alla Camera dei deputati - 22 giugno 1876:
Sistemazione di strade nazionali e provinciali . . . » 110

Discorso al Senato del Regno - 26 febbraio 1877:
Interpellanza Brioschi sulla sistemazione del Tevere. » 113

Discorso alla Camera dei Deputati - 12 marzo 1879:
Interpellanza Ranzi sulle spese per la sistemazione del Tevere . . . . » 122

FERROVIE:

Discorso alla Camera dei deputati - 10 giugno 1871:
Concorso dell'Italia alla costruzione della ferrovia del San Gottardo . . . . *Pag.* 127

Discorso alla Camera dei deputati - 8 giugno 1876:
Interpellanza Bertani sulle condizioni della Società del Gottardo . . . . » 156

Discorso alla Camera dei deputati - 22 giugno 1876:
Interrogazione Serena sugli studi ferroviari. . . . » 172

Discorso alla Camera dei deputati - 26 giugno 1876:
Convenzione di Basilea ed esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia . . . . » 175

Discorso al Senato del Regno - 29 giugno 1876:
Sullo stesso argomento. . . . . » 190

Discorso alla Camera dei deputati - 2 giugno 1877:
Convenzione con la Società delle ferrovie sarde . » 195

Discorso alla Camera dei deputati - 22 dicembre 1884:
Concessione dell'esercizio delle reti Adriatica e Mediterranea e costruzione delle ferrovie complementari . . . . » 214

Discorso alla Camera dei deputati - 7 febbraio 1885:
Sullo stesso argomento. . . . . » 228

Discorso alla Camera dei deputati - 19 febbraio 1885:
Sullo stesso argomento. . . . . » 237

Discorso alla Camera dei deputati - 1° luglio 1902:
Concessione all'industria privata delle costruzioni e dell'esercizio di alcune linee di strade ferrate. » 261

Discorso al Senato del Regno - 1° dicembre 1902:
Sullo stesso argomento . . . . » 264

Dichiarazioni alla Camera dei deputati - 22 marzo 1902:
Inchiesta parlamentare sull'esercizio delle ferrovie. » 271

Discorso alla Camera dei deputati - 3 giugno 1903:
Mozione Pantano sul futuro assetto dell'esercizio ferroviario . . . . » 272

SERVIZI POSTALI E COMMERCIALI MARITTIMI:

Discorso alla Camera dei deputati - 8 febbraio 1877:

Convenzione per l'esecuzione provvisoria dei servizi marittimi della « Trinacria » . . . . *Pag.* 288

Discorso alla Camera dei deputati - 7 maggio 1877:

Convenzione per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China. . . . . » 297

Discorso alla Camera dei deputati - 8 maggio 1877:

Sullo stesso argomento . . . . » 342

Discorso alla Camera dei deputati - 9 maggio 1877:

Sullo stesso argomento . . . . » 352

SEGRETO EPISTOLARE:

Discorso alla Camera dei deputati - 6 febbraio 1889:

Interpellanza Mussi sul sequestro di lettere all'ufficio postale di Milano. . . . . » 355

QUESTIONI FINANZIARIE:

Imposta fondiaria:

Discorso alla Camera dei deputati - 15 ottobre 1860:

Esercizio provvisorio dei bilanci per il primo trimestre 1861 - Soppressione della sovrimposta prediale in Lombardia. . . . . » 363

Discorso alla Camera dei deputati - 16 marzo 1864:

Conguaglio provvisorio dell'imposta fondiaria. . . » 366

Discorso alla Camera dei deputati - 18 marzo 1864:

Subriparto dei contingenti catastali . . . . » 371

Imposta di ricchezza mobile:

Discorso alla Camera dei deputati - 7 luglio 1863:

Imposta sui redditi di ricchezza mobile . . . . . . » 385

Discorso alla Camera dei deputati - 26 giugno 1894:

Provvedimenti finanziari; aliquota uniforme del 20 per cento sui redditi di ricchezza mobile . . » 400

TASSA SUL MACINATO:

Discorso alla Camera dei deputati - 2 luglio 1879:
Abolizione della tassa sul macinato . . . . *Pag.* 417

PROVVEDIMENTI FINANZIARI:

Discorso alla Camera dei deputati - 2 giugno 1894:
Nomina di una Commissione di 18 deputati . . . . » 425
Discorso alla Camera dei deputati - 4 giugno 1894:
Sullo stesso argomento. . . . . » 428
Discorso al Senato del Regno - 19 gennaio 1902:
Sgravio dei consumi ed altri provvedimenti finanziari . . . . » 431

ESERCITO E MARINA:

Discorso alla Camera dei deputati - 31 maggio 1871:
Spesa straordinaria per la fabbrica di armi portabili . . . . » 439
Discorso alla Camera dei deputati - 16 dicembre 1895:
Modificazione alle leggi sull'ordinamento dell'esercito, sulla circoscrizione territoriale e sugli stipendi ed assegni fissi . . . . » 447
Discorso alla Camera dei deputati - 30 marzo 1901:
Spese straordinarie militari. . . . . » 456
Discorso alla Camera dei deputati - 19 febbraio 1903:
Mozione Mirabelli per proporzionare le forze militari alla potenza economica del paese . . . . » 467
Discorso alla Camera dei deputati - 10 giugno 1903:
Commissione d'inchiesta sulla marina militare. . . » 480
Discorso alla Camera dei deputati - 5 luglio 1878:
Pensione ai Mille di Marsala e agli sbarcati a Talamone . . . . » 488
Dichiarazione alla Camera dei deputati - 31 gennaio 1903:
Rendita vitalizia alle figlie di Stefano Canzio e di Teresa Garibaldi . . . . » 492

Dichiarazione alla Camera dei deputati - 28 marzo 1903:
Indennità ai combattenti di Mentana . . . . Pag. 493

QUISTIONI DI INTERESSE LOCALE:

Dichiarazione alla Camera dei deputati - 23 giugno 1876:
Ferrovia di Iseo . . . . » 497

Discorso alla Camera dei deputati - 27 giugno 1902:
Anticipazione di lire 12,500,000 sulle annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento per la città di Roma . . . . » 499

Discorso al Senato del Regno - 2 luglio 1903:
Istanza dell'onorevole F. Mariotti per la sollecita consegna della Villa Borghese al municipio di Roma . . . . » 503

Discorso alla Camera dei deputati - 10 maggio 1878:
Commissione d'inchiesta sull'amministrazione del Comune di Firenze . . . . » 506

Discorso al Senato del Regno - 2 luglio 1878:
Proroga di pagamento del canone dovuto dal Comune di Firenze per abbuonamento alla riscossione dei dazi di consumo . . . . » 514

Discorso alla Camera dei deputati - 13 dicembre 1901:
Mozioni Luzzatti e Salandra in favore delle provincie del Mezzogiorno . . . . » 517

Discorso alla Camera dei deputati - 17 dicembre 1901:
Sullo stesso argomento. . . . . » 532

Discorso alla Camera dei deputati - 26 giugno 1902:
Provvedimenti per l'assetto del bilancio del Comune di Napoli e completare le opere di risanamento. » 534

Discorso di Napoli - 14 settembre 1902 . . . . » 536

Discorso alla Camera dei deputati - 20 giugno 1902:
Opere idrauliche di 3ª 4ª e 5ª categoria - Provvedimenti per la Basilicata. . . . . » 549

Discorso alla Camera dei deputati - 21 giugno 1902:
Sullo stesso argomento. . . . . » 551

Discorso di Potenza - 26 settembre 1902 . . . . . . *Pag.* 552

Discorso alla Camera dei deputati - 30 marzo 1903:
Interpellanza Ciccotti sui provvedimenti per la Basilicata . . . . » 567

Discorso alla Camera dei deputati - 10 giugno 1902:
Interpellanza Vischi sulle condizioni delle Puglie. . » 576

Discorso alla Camera dei deputati - 17 giugno 1876:
Interpellanza Di Rudinì sulla ferrovia Palermo-Catania . . . . » 581

Discorso alla Camera dei deputati - 21 giugno 1876:
Sullo stesso argomento. . . . . » 590

Discorso alla Camera dei deputati - 26 gennaio 1877:
Interpellanza Di Rudinì sulle proposte della Commissione d'inchiesta sulla Sicilia. . . . . » 596

ALCUNE COMMEMORAZIONI PRONUNCIATE DALL'ONOREVOLE ZANARDELLI:

Discorso alla Camera dei deputati - 8 marzo 1882:
In morte dell'onorevole Tito Ronchetti . . . . . . » 613

Discorso al Senato del Regno - 8 novembre 1888:
In morte di vari senatori. . . . . » 615

Discorso al Senato del Regno - 20 gennaio 1890:
In morte di S. A. R. il Principe Amedeo Duca d'Aosta . . . . » 617

Idem alla Camera dei deputati . . . . » 618

Discorso alla Camera dei deputati - 24 aprile 1890:
In morte di Aurelio Saffi. . . . . » 620

Discorso alla Camera dei deputati - 12 giugno 1895:
In morte di Luigi Ferrari. . . . . » 621

Discorso alla Camera dei deputati - 8 aprile 1897:
In morte degli onorevoli Grimaldi e Gallotti. . . . » 622

Discorso alla Camera dei deputati - 4 maggio 1897:
In morte di Domenico Berti . . . . » 625

Discorso alla Camera dei deputati - 19 maggio 1897:
In morte di Antonio Fratti . . . . Pag. 627

Discorso alla Camera dei deputati - 17 febbraio 1899:
In morte di Félix Faure . . . . » 629

Discorso al Senato del Regno - 29 aprile 1901:
In morte degli onorevoli Bizzozero e Messedaglia. » 630

Discorso alla Camera dei deputati - 7 marzo 1903:
In morte di Ascanio Branca . . . . » 633

IN MORTE DI GIUSEPPE ZANARDELLI:

Commemorazione alla Camera dei deputati - 28 gennaio 1904. . . . . » 639

Commemorazione al Senato del Regno - 18 febbraio 1904. » 651

Amministrazione
dei Lavori Pubblici.

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata dell' 11 dicembre 1876.

Nella discussione generale del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici per l'esercizio 1877, discorso del ministro Zanardelli in risposta ai vari oratori:

Risponderò complessivamente alle varie osservazioni, che mi vennero fatte dai singoli deputati sopra parecchi punti della mia amministrazione.

L'onorevole Botta cominciò con un lamento, che si riferisce al materiale mobile delle ferrovie meridionali. Egli ha osservato che il commercio di quelle provincie leva altissime strida perchè il materiale mobile è insufficiente ai bisogni del commercio in molte stazioni. Egli ha pure soggiunto, che da qualche anno la quantità di questo materiale va decrescendo, e lo ha dimostrato colla relazione statistica da me presentata alla Camera e redatta dalla Direzione generale delle strade ferrate.

L'onorevole Botta dice il vero, tanto allorchè afferma che il commercio muove altissime strida, sopratutto da tre mesi a questa parte, circa l'insufficienza del materiale mobile che trovasi nelle singole stazioni, principalmente della costa Adriatica, quanto allorchè aggiunge che la quantità di questo ma-

teriale mobile delle ferrovie meridionali andò da qualche anno decrescendo.

A questo riguardo io gli dirò, che fui tutt'altro che indifferente a cotesti lamenti del commercio; sebbene la società delle ferrovie Meridionali adducesse a propria scusa quell'argomento, che l'onorevole Botta ha ricordato, che essa cioè non poteva equamente essere obbligata ad accrescere le spese dal momento che, per essere arrivata alle 15,000 lire di prodotto lordo, tutte queste spese erano a pura sua perdita, io a questo argomento non mi sono punto acquetato. Siffatta argomentazione ha certo moltissima forza per indurre, dal punto di vista dell'equità, a temperamenti e modificazioni alle convenzioni esistenti; ma, finchè esse esistono, non è tale che mi vi potessi arrendere. Io ho detto adunque: finchè il contratto sussiste, voi dovete mantenerlo; se avete fatto un cattivo contratto, attualmente non è il caso di discuterlo, ma soltanto di eseguirlo.

La società a questo riguardo soggiungeva pure: come volete che io provveda al commercio straordinario, che si è verificato negli ultimi mesi sulle rive dell'Adriatico, donde vi fu un'affluenza in vini, in grani, in altri prodotti, quale forse non si è verificata giammai? Volete voi che io tenga per tutto l'anno del materiale mobile in grande quantità a marcire al sole ed all'acqua, per poi non impiegarlo che in un mese od in due mesi all'anno, poichè non è che in questi due mesi che io possa impiegare tutta questa quantità di materiale?

Anche su ciò io dichiarai nettamente alla società delle Meridionali che, per il suo contratto, essa deve soddisfare a tutti i bisogni del traffico, che è norma generale per le società ferroviarie che il loro materiale mobile, circa alla quantità che si deve mettere a disposizione del commercio, non deve già rispondere alla media del traffico annuale, ma deve rispondere al massimo che le oscillazioni del traffico presentino.

Fatto è che, sebbene, come disse l'onorevole Botta, sia vero che da tre anni la quantità di questo materiale mobile

della società delle Meridionali sia andato decrescendo, poichè è appunto da tre anni che non comperava nè una locomotiva, nè un carro, io indussi la Direzione della società stessa, precisamente in seguito ai preindicati reclami che si manifestarono nel commercio, ad acquistare 20 locomotive e 600 carri, dei quali 300 sono commessi e 300 si commetteranno in breve.

Tuttavia, a scemare efficacia a simili appunti che si fecero alla società delle Meridionali, mediante il confronto della quantità di materiale mobile, di cui essa è fornita, con quella di cui sono fornite le altre compagnie, farò osservare che comparativamente non è poi tanto scarso questo materiale. Se infatti guardiamo all'elemento più razionale a giudicarne, e cioè, alla percorrenza annua chilometrica del materiale medesimo, noi troviamo che per la società delle Meridionali tale percorrenza annua chilometrica dei carri è di 16,000 chilometri.

Ora, è bensì vero che l'Alta Italia ha una dotazione maggiore poichè la percorrenza annua dei suoi carri è di chilometri 13,000, ma più scarsa invece è la dotazione delle Romane di quella delle Meridionali. Ad ogni modo, quando si noti che anche in Francia la Compagnia dell'Est, la quale è una delle meglio amministrate che esistano, ha pei suoi carri una percorrenza annua di oltre 13,000 chilometri, si vedrà che nemmeno per le Meridionali si è poi molto lungi da un corredo normale.

Ecco quanto io posso rispondere all'onorevole Botta. Credo che i suoi desideri saranno appagati, dappoichè, come dissi, la società delle Meridionali, per un sentimento del dovere del quale va certamente encomiata, non essendo la spesa che in pura sua perdita, si è assunto il carico di provvedersi delle preaccennate venti nuove locomotive e di seicento carri.

Vengo ora alle domande che mi ha mosso l'onorevole mio amico Bertani.

Egli ha detto che i treni sono in frequentissimo ritardo; che avvengono molti accidenti ferroviari; che nei treni diretti tra Milano e Genova non si percorre la linea più breve, la quale è a linea di Pavia-Voghera-Tortona-Novi, ma la più lunga, cioè la linea Vigevano-Alessandria-Novi; egli ha detto che non

hanno coincidenza le corse tra Torino-Novara-Gozzano, e che in genere gli orari ferroviari sono la negazione delle corrispondenze. Inoltre mi ha parlato dei timbri postali ed in fine dei documenti relativi al San Gottardo.

Io farò di rispondere partitamente a ciascuna di queste osservazioni, e comincierò da quella sugli orari.

L'onorevole mio amico Bertani mi permetterà di ricordargli che è una cosa certamente assai ardua quella di combinare un orario di ferrovie. Vi è una specie di conflitto, di antagonismo fra gli interessi delle varie località sulle diverse linee: interessi, che devono possibilmente essere conciliati. Se voi cercate di servire principalmente i grandi centri, che cosa ottenete ? Che probabilmente sacrificate le molte località secondarie, le quali saranno attraversate in ore incomode e disadatte alle loro esigenze speciali. Se voi cercate la celerità delle grandi comunicazioni, tutti vi chiedono nuove fermate. Se accordate stazioni e fermate, vi dicono che si va troppo adagio, che convertite i treni diretti in treni *omnibus*.

In ogni modo certo è che, parlando delle linee a cui l'onorevole mio amico Bertani specialmente ha accennato, la linea cioè fra Milano e Genova, e quella fra Milano e Gozzano, io gli farò alcune dichiarazioni, che spero lo appagheranno.

Quanto alla linea Milano-Genova, egli ha detto che quella per Pavia e Voghera, in confronto dell'altra ora seguìta nei treni diretti, è più breve di 15 chilometri, i quali invero non sono che dodici, per la prima stazione che trovasi, quella di porta Ticinese.

Ora questi dodici, o vogliasi anche 15 chilometri, non sarebbero mai una gran cosa, tanto più che differenze sì lievi, per le fermate che talvolta una linea più che l'altra richiede, vengono ad essere sovente completamente neutralizzate.

Ad ogni modo, io so che questa questione è molto antica, che altre volte furono fatti alla Camera dei reclami nel senso stesso delle osservazioni testè messe innanzi dall'onorevole Bertani. Io me ne occupai, ne discussi, e mi fu detto che credevasi che la linea per Vigevano e Alessandria fosse pei treni

diretti più opportuna, sia per le importanti diramazioni da Alessandria, sia perchè la linea Voghera-Tortona è spezzata da questo tronco, che corre fra Tortona e Voghera, il quale trovasi sopra una linea principalissima, la linea internazionale Modane-Bologna, a cui converrebbe innestarsi, onde si avrebbe minor libertà di movimento sulla linea in discorso. Ma ad ogni modo, io credo che la questione merita di essere studiata ed io ne tratterò di nuovo colla società dell'Alta Italia.

Vengo ora all'altra ferrovia di Novara-Gozzano. L'onorevole Bertani mi ammetterà che in una linea come questa, la quale non ha che due treni al giorno, è difficile di servire a tutte le corrispondenze.

Le corrispondenze della linea Gozzano-Novara, da Novara hanno luogo con Arona, Milano, Genova, Torino. Ora, con due corse sole di andata e ritorno il servire con coincidenze tutte queste linee è certamente difficile e forse impossibile. Comunque, siccome mi vennero dei reclami anche prima d'ora, tanto dall'onorevole Bertani come da altri cittadini di quei luoghi, io, vedendo che non si può servire con soddisfacenti coincidenze tutte le direzioni, tutte le provenienze o destinazioni, ho incaricato la società dell'Alta Italia di mandarmi le statistiche precise del movimento dei singoli luoghi interessati a quella linea; poichè, verificato ove sia il movimento maggiore, si potranno correlativamente regolare le coincidenze, dando la preferenza a quelle delle altre linee, cui la Gozzano-Novara risulterà principalmente servire.

Aggiungo poi che mi auguro che il movimento di quella ferrovia possa crescere come è cresciuto in confronto dei tempi, in cui la linea si era dovuta del tutto abbandonare, ed allora vi sarebbe il migliore dei rimedi; cioè, in questo caso, si potrebbe mettere una terza corsa e con questa si potrebbero soddisfare i bisogni degli uni e degli altri.

Vengo agli accidenti ferroviari. Questi accidenti ferroviari mi preoccupano infinitamente. In questi disastri ci è di mezzo la vita degli uomini. Ora, può credere l'onorevole Bertani che non ci è nessun ramo dell'amministrazione che

possa preoccupare maggiormente di quello, in cui può essere compromessa e messa a cimento la vita di un uomo. Perciò specialmente il recente disastro avvenuto presso Verona mi ha determinato, oltrechè a procedere a severa inchiesta, a chiedere una statistica comparativa di questi accidenti ferroviari, per vedere se ne fossero seguìti in maggior numero in questi ultimi tempi.

Ma fortunatamente mi risultò precisamente il contrario. Dei viaggiatori in questo anno non ne è morto alcuno, mentre nei mesi corrispondenti del precedente anno erano seguite due morti: del personale di servizio in questo anno sono morti 10 individui, mentre nei corrispondenti mesi dell'anno precedente ne erano morti ventidue. Gli accidenti ferroviari pure nel loro complesso sono di gran lunga minori in quest'anno. Nei mesi finora trascorsi del 1876 ne seguirono 934, mentre nei corrispondenti mesi del 1875 ne seguirono 2942. Perciò io posso essere sommamente soddisfatto nel vedere che questi accidenti sono in uno stato di vera diminuzione, del che va resa lode al personale delle amministrazioni delle società; perocchè si deve certo alla loro oculatezza e al loro zelo, se non avvengono gravi accidenti, trattandosi di un servizio che esige l'assidua cura e vigilanza di tante migliaia di individui, i quali devono adempiere le loro attribuzioni di giorno e di notte, nelle notti più buie come sotto i più cocenti soli d'estate, colla pioggia e la neve, infine in tutte le circostanze più difficili e più infelici.

L'onorevole Bertani mi ha pure parlato dei bolli postali...

BERTANI A. Dei ritardi.

ZANARDELLI. Sì; devo prima occuparmi dei ritardi ferroviari.

Riguardo ai ritardi, posso dire all'onorevole Bertani che i primi mesi di quest'anno, in confronto dei mesi corrispondenti dell'anno scorso, hanno questi risultati.

Le ferrovie romane hanno dei ritardi in numero di gran lunga superiore. Non so quale ne sia la causa; ma forse lo stato, in cui quella società si trova, fa sì che i cavalli di ferro,

cioè le locomotive, che devono trascinare i convogli, siano stanchi e non abbiano una forza sufficiente allo scopo: certo è che le ferrovie romane offrono un numero di ritardi notevolmente superiore a quello dell'anno addietro.

E poichè l'onorevole Parpaglia mi ha parlato delle ferrovie sarde, dirò che anche le ferrovie sarde offrono un numero di ritardi notevolmente maggiore di quelli dell'anno precedente.

L'Alta Italia offre un numero di ritardi presso a poco uguale a quello degli anni addietro: le Meridionali invece hanno dato in quest'anno un numero di ritardi di gran lunga minore e di ciò pure mi piace rendere loro pubblico encomio.

Ad ogni modo, l'amministrazione adempie sempre il suo dovere denunciando le contravvenzioni; l'applicare le penalità e il far sì che le sanzioni sieno efficaci dipende poi dall'autorità giudiziaria.

Riguardo ai bolli delle lettere impostate, l'onorevole Bertani ricordò che egli nel mese di giugno dello scorso anno, ha richiesto che si facesse in modo che più chiari e leggibili fossero le impronte che si trovano sulle lettere stesse, ed io gli dissi che egli aveva perfettamente ragione e che avrei cercato di provvedere.

Egli riconosce già che si è migliorato e provveduto, principalmente per quello che riguarda i bolli di Roma. Non si è potuto provvedere per tutti, perchè mancavano i mezzi; ma, se egli guarda il bilancio di quest'anno, al capitolo relativo, vedrà che ci sono 25 mila lire per migliorare gli inchiostri e per rinnovare i timbri che rendono poco leggibili le impronte postali. Dunque anche in questa parte sono lieto di avere attenuto la fatta promessa.

Riguardo ai documenti del San Gottardo l'onorevole relatore del bilancio ha già osservato che il verbale, redatto dai nostri delegati in Svizzera, in concorso coi delegati della Germania e della Svizzera, venne stampato come allegato alla relazione della Commissione del bilancio, ed io non ho difficoltà di presentare alla Camera anche le altre relazioni, a

cui ha accennato l'onorevole Bertani; tanto più che, come egli ha osservato, quelle relazioni tornano ad onore dei nostri delegati, i quali avevano, con una approssimazione grandissima, anzi con cifre le quali sembrano rispondere maggiormente al vero di quelle date dapprima dalla società elvetica, avevano, dico, preveduto il disavanzo che venne effettivamente a risultare.

Dopo l'onorevole Bertani, tutti gli altri oratori che presero la parola in questa discussione generale si sono occupati esclusivamente delle concessioni richieste di nuove linee ferroviarie.

L'onorevole Di San Donato e l'onorevole Buonomo hanno parlato della congiunzione diretta fra Napoli e Roma; l'onorevole Di Blasio è tornato alla carica sopra la linea, di cui è così tenace ed ardente propugnatore, la linea Teramo-Campobasso; l'onorevole Romano oppose l'Appulo-Sannitica, la via di Caracalla, come egli storicamente la chiama; l'onorevole Angeloni, per associazione di idee, venne a parlare della linea Caianello-Solmona, non che di quella da Solmona a Roma per Avezzano e Tivoli; l'onorevole Merizzi parlò delle ferrovie della Valtellina; l'onorevole Parpaglia delle sarde e così via discorrendo.

Su questo argomento io non risponderò partitamente; io credo però che più efficacemente, ed in modo che parmi debba essere anche più soddisfacente per i singoli oratori, mi giovi una avvertenza ed un ringraziamento alla Commissione del bilancio.

La Commissione generale del bilancio, per l'organo del suo distinto relatore, ha chiuso la propria relazione col dire che è tenue la spesa, che in quest'anno si fa per il bilancio dei lavori pubblici.

Io ringrazio l'onorevole Commissione generale del bilancio per quest'avvertenza; ma non so se debbo considerare questo fatto con compiacimento, ovvero con rammarico, poichè ritengo che il bilancio dei lavori pubblici non possa essere diminuito senza che tutta intera l'economia del paese ne risenta una vera iattura.

Le vie di comunicazione di terra e di mare, per me, non sono solamente uno strumento di civiltà, di progresso, di benessere, di prosperità, ma sono eziandio un mezzo essenziale di pubblica sicurezza, un fattore dell'amministrazione della giustizia e di ogni altro ramo dell'amministrazione dello Stato; sono un efficace arnese di guerra, sono infine il più forte cemento della stessa unità nazionale. (*Bravo!*).

Ora, io prendo atto di questa dichiarazione della Commissione generale del bilancio, per valermene per l'avvenire, a fine di soddisfare, il più che sia possibile, tutti quei bisogni di cui mi è stato fatto cenno; mi varrò certo di questa autorevole opinione di coloro, che sono chiamati a dettare le norme della finanza dello Stato, perchè non venga scemata la spesa del bilancio dei lavori pubblici.

Ciò premesso, io farò una eccezione alle mie osservazioni d'ordine generale; farò una eccezione, che piacerà certamente all'onorevole mio amico Parpaglia, cioè una eccezione per le ferrovie sarde. Queste le metto veramente fuori linea.

Io credo che per ogni ragione queste ferrovie sarde, così spezzate fra loro, da tanto tempo decretate per legge, e poi per legge decretate di nuovo fissando il termine della loro esecuzione, esecuzione le tante volte indarno promessa, debbano essere oggetto di un progetto di legge speciale, che io avrei desiderato poter fin d'ora presentare alla Camera. Ma l'onorevole Parpaglia sa, come tutte le preindicate leggi relative alle ferrovie sarde, leggi che s'intrecciano, si combinano, si contrastano, si derogano in una parte, non si derogano in un'altra, hanno creato un tale viluppo di questioni amministrative ed economiche, di questioni tecniche, di questioni giuridiche che, per fare più presto, giova quasi il fare più tardi, per presentare, dopo maturo esame, il relativo progetto di legge.

Infatti l'onorevole Parpaglia e la Camera vedono facilmente come, se si potessero evitare delle liti colla società concessionaria delle linee del primo periodo, anche per fare più presto, tale partito sarebbe certamente preferibile. Ma a

questo scopo sarebbe necessario di combinarsi utilmente colla società. Frequenti trattative furono fatte a tal uopo; ma non condussero per ora ad alcun risultato. Ad ogn modo, od esse condurranno in breve ad un felice risultamento, od altrimenti un altro espediente qualsiasi sarà adottato; e la legge sarà in breve presentata.

Dopo le dichiarazioni che testè io feci, gli oratori che propugnarono parecchie linee ferroviarie e la Camera intera possono vedere quanto siano decise le mie intenzioni, i miei propositi di disporre di forti somme per il complemento della nostra rete ferroviaria; e queste intenzioni sono conformi a quelle dell'intero Gabinetto, il quale si è a tal riguardo espresso per mezzo del suo presidente nel discorso che tenne prima delle elezioni generali.

È dunque, ripeto, nei nostri più decisi intendimenti che dall'uno all'altro lato d'Italia, dalle più alte rive dell'Adda, a cui si riferiva l'onorevole Merizzi, dai balzi della valle d'Aosta infino all'ultime spiagge tirrene sia completata la rete ferroviaria italiana. Ma, se voi mi chiedeste di dire fin d'oggi quali saranno le prime linee a cui il Governo potrà provvedere, io non sarei in grado di rispondervi; imperocchè il complesso delle domande, le quali mi vengono fatte, è tale che, se non mi ha atterrito, mi ha certo sopraffatto.

Parlando in primo luogo delle linee che mettono capo a Roma, la quale ha bisogno che intorno ad essa la rete ferroviaria sia fitta, come intorno alla capitale si verifica in tutti gli altri Stati, io menzionerò in primo luogo la linea di cui, come altra volta l'onorevole Pericoli, si è fatto propugnatore oggi l'onorevole Angeloni, cioè la linea da Roma a Solmona, la quale, fra parentesi, costerà una settantina di milioni. Si chiede inoltre l'altra linea, di cui parlarono l'onorevole di San Donato e l'onorevole Buonomo, cioè la congiunzione più breve fra Roma e Napoli. L'onorevole mio amico Menotti Garibaldi porta alla sua volta vivissimo interesse alla linea da Velletri a Porto d'Anzio; l'onorevole Cencelli a quella di Orte-Viterbo.

Tutto questo si riferisce soltanto alle linee, che mettono capo alla capitale del regno.

Venendo ora alle linee del mezzodì, a quelle che, come diceva poc'anzi, ci devono condurre all'ultima spiaggia tirrena, abbiamo appunto destinata specialmente a tal uopo la linea Eboli-Reggio. Sono poi chieste pure da quelle popolazioni le linee Napoli-Grassano-Castellammare; Zollino-Gallipoli; la linea Brindisi-Taranto destinata ad unire l'Adriatico allo Jonio, linea della quale oggi ha parlato l'onorevole Carbonelli. Abbiamo le linee Benevento-Campobasso e Campobasso-Termoli, quella di Caianello a Solmona, la linea concorrente con l'una e coll'altra e cioè la linea Appulo-Sannitica dell'onorevole Romano, che ha sollevato le proteste dell'onorevole Mascilli; un'altra linea che è certamente concorrente all'una ed all'altra, è la linea di Roccasecca-Avezzano-Rieti-Terni; abbiamo non meno incalzantemente chieste le linee Foggia-Manfredonia; Foggia-Lucera; Aquila-Rieti; Avellino-Ponte Santa Venere; Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella; Barletta-Spinazzola; quella della marina di Catanzaro al Porto di Santa Venere e simili.

Passiamo all'Italia settentrionale. Nell'Italia settentrionale voi sapete con quanta insistenza, con quali incalzanti esigenze, esigenze però sì legittime, aggiungerò, da dar luogo ad un progetto di legge di iniziativa parlamentare firmato da moltissimi dei nostri autorevoli colleghi, sia stata chiesta la linea da Ivrea ad Aosta; linea, la quale, oltre uno scopo economico ha pure uno scopo altamente politico, perchè quella strada deve congiungere alla rete ferroviaria italiana dei luoghi, che sono i soli in cui non si parli la comune favella; luoghi, che ciascuno vede pertanto di quanto interesse politico sia il procurare di avvicinare in tutti i modi alle restanti parti della nazione.

Nel settentrione inoltre ci si chiedono le linee della Valtellina, che sono ora appunto specialmente reclamate in numero di quattro, le linee, cioè: Lecco-Colico, Colico-Chiavenna, Colico-Sondrio e Colico-Tirano. Le due ultime costituiscono

invero una sola linea, ma le enumerai singolarmente perchè della linea Colico-Sondrio si parlò sopratutto quando si trattò di compiere quelle dirette a fornire di ferrovia i capoluoghi di provincia, che tuttora ne mancano.

Avendo accennato i desiderii e bisogni ferroviari della Valtellina, devo, per associazione d'idee, rivolgere il pensiero alla ferrovia di Belluno, poichè le provincie di Belluno e di Sondrio sono le due sole provincie d'Italia, nel cui territorio non corre un chilometro di strada ferrata. Egli è naturale pertanto che le linee testè accennate, destinate, cioè, a dotare di ferrovie le provincie che ne sono tuttora mancanti, saranno comprese fra i primi nostri provvedimenti; mentre, ripeto, non è giusto che due sole provincie in Italia vi siano, a riguardo delle quali non sia mai stato decretato un solo chilometro di strada ferrata.

Romano Giandomenico. Ci aggiunga una terza provincia: quella di Molise.

Zanardelli. Non ho parlato dei capoluoghi; ma ho abbracciato l'intero territorio della provincia.

Continuando a parlare delle linee del settentrione, sono fra le altre desiderate e richieste ancora la linea della riva sinistra del lago Maggiore, contemplata nella Convenzione internazionale come linea d'accesso per il Gottardo; un'altra linea pei Giovi, di cui vi sono parecchie varianti, una delle quali è la Genova-Piacenza; ed inoltre la linea Cuneo-Ventimiglia e l'altra Cuneo-Mondovì; e inoltre quelle Bra-Carmagnola; Pinerolo-Torre Pellice; Novara-Varallo; Arona-Domodossola; Novi-Ovada; Tortona-Serravalle.

E in Lombardia abbiamo incalzante la domanda per la concessione della ferrovia da Milano al Piano d'Erba, ed avviati gli studi per chiedere pure la concessione delle linee di Rezzato al confine trentino; di Brescia-Soncino-Crema-Pavia; di Como-Calolzio.

Riguardo alla Sicilia sono già oggetto, presso di me, delle più vive sollecitudini le ferrovie di Siracusa e Licata, di Messina a Cerda, di Val Savoia a Caltagirone.

Ma mi accorgo che ne ho omesse parecchie e delle più importanti.

Per esempio su quel magnifico rettilineo ferroviario di 350 chilometri fra Piacenza ed Ancona, che attraversa gli antichi ducati, le Romagne, le Marche, e per Parma, Reggio, Modena, Bologna, Imola, Faenza, Forlì, Rimini, Pesaro, Fano, Sinigaglia, tocca una sì superba ordinanza di belle e fiorenti città, ad ogni tratto vorrebbesi che, per attraversare l'Appennino, si staccasse una linea di strada ferrata. Indi le antiche e non mai spente aspettative relative alla Parma-Spezia; indi le richieste per la linea Modena a Lucca; poi vengono i desideri per le linee che movendo da Imola, Faenza, Forlì, Cesena, Fano vadano a Pontassieve, Firenze od Arezzo, per non abbandonare comunicazioni di suprema importanza all'unico e spesso minacciato valico della Porretta.

E riguardo a queste ultime strade ferrate, certo è che, se noi guardiamo una carta geografica, tosto si vede che, rispetto alla linea da Parma a Spezia, vi è nel tratto di territorio chiuso da una parte dalla curva Piacenza-Genova e dall'altra dai binari della Bologna-Pistoia-Pisa, una tale lacuna nella nostra rete ferroviaria che esige indubbiamente di essere eliminata.

Ora, riguardo alla lunghezza delle preindicate linee e di altre che ho probabilmente dimenticate fra cui, ad esempio, la linea Verona-Rimini, e le altre che devono servire alcuni capoluoghi di provincia mediante i tronchi, che dalla arteria Adriatica devono condurre a Macerata, ad Ascoli, a Teramo; riguardo, io diceva, alla lunghezza di tali linee ed al loro costo, io ho fatto un po' di somma. E sapete voi che risultato mi diede cotesta somma per strade ferrate, riguardo alle quali mi si fanno domande con incalzante insistenza? Queste linee portano oltre a 4000 chilometri di ferrovia ed oltre ad un miliardo di spesa. (*Sensazione*).

Ora voi dovete ammettere che davanti a queste cifre è mio dovere di procedere con una ponderazione, che, per quanto grande, nessuno reputerà certamente soverchia.

Nullameno io posso dire fin d'ora, che vi sono incontrastabilmente determinati criteri, ovvi e razionali, che mi guideranno nella preferenza di tempo da dare ad una linea anzichè ad un'altra. Tali sono precipuamente l'importanza intrinseca delle linee medesime, importanza politica, economica, militare; le facilità o difficoltà tecniche; la spesa, sia assoluta, sia relativa alla preaccennata importanza, che le singole linee possono richiedere; il maggiore o minore profitto che le linee da costruirsi possono recare a quelle già esistenti; gli impegni morali (ed accennando a questo criterio io credo che farò cosa grata all'onorevole mio amico Di Blasio), gli impegni morali che colle leggi o colle deliberazioni precedenti il Parlamento abbia già presi; infine aggiungerò un'altra circostanza, che io ho già annunziata altrove, ma che ripeto solennemente anche qui, cioè il maggiore o minore concorso che gli enti più direttamente interessati, e cioè le provincie, i consorzi e i comuni ci possano e vogliono fornire per le une e le altre linee ferroviarie. Imperocchè per questo beneficio e desideratissimo compimento della nostra rete ferroviaria, che dovrebbe essere portata dagli 8000 chilometri, a cui si avvicina attualmente, a quei 12,000 chilometri a cui la farebbero ascendere le linee delle quali vi ho parlato, per questo desideratissimo compimento, io diceva, devesi ricorrere appunto al fecondo principio del concorso combinato dello Stato, delle provincie, dei comuni, delle società; ed il Governo ha quindi il dovere strettissimo di incoraggiare, favorire, compensare l'azione di quegli enti più direttamente interessati, i quali vogliono iniziare cotesta opera salutare.

Mediante cotesto tributo generoso io mi propongo di far sì che il predetto programma possa essere in breve effettuato. Io so che le nostre condizioni finanziarie non possono essere paragonate a quelle di paesi immensamente più ricchi del nostro; ma tuttavia non dobbiamo dimenticare che la Francia a quei 21,000 chilometri di ferrovie, che erano sembrati fin qui la sua rete normale, intende, come ha dichiarato il suo ministro dei lavori pubblici, che ne siano aggiunti al-

tri 18,000. Quindi io credo che, anche tenuto conto della grande diversità delle rispettive condizioni economiche, industriali, commerciali, finanziarie, i 12,000 chilometri dei quali ho parlato possono costituire uno sviluppo normale.

Dirò all'onorevole mio amico Di Blasio, il quale m'immagino perchè testè abbia chiesto di nuovo la parola, dirò che mi pare che i criteri, di cui ho fatto cenno, possano largamente soddisfarlo; tanto più che ne aggiungerò un altro ancora, che del resto aveva già incidentalmente accennato, cioè la maggiore o minore abbondanza o deficienza di ferrovie che vi possa essere in una plaga qualsiasi del territorio dello Stato. Imperocchè io penso che noi dobbiamo preferibilmente adottare a questo riguardo l'esempio della Francia che non quello dell'Inghilterra. Se noi guardiamo infatti la carta ferroviaria inglese, vediamo che in alcune sue parti è fittissima la rete, mentre vi sono delle altre parti, in cui la rete medesima si presenta invece assai rada. In Francia le ferrovie penetrano nei dipartimenti, nei territori più poveri, nei paesi in cui il movimento è minore, in modo che nessuna contrada ne è diseredata; i benefizi, del pari che la spesa, sono ripartiti equamente su tutta la superficie.

Credo, coll'aggiunta di tale avvertenza, d'aver viemeglio soddisfatto anche i desideri dell'onorevole mio amico Di Blasio.

Dirò un'ultima parola, dappoichè l'onorevole Romano mi ha fatto una domanda speciale riguardo agli studi dell'Appulo-Sannitica, di cui incaricai l'egregio ingegnere Fabbris. Questi studi non vennero peranco consegnati al Ministero, perchè mi consta che non sono ancora compiuti. Io credo che lo saranno in breve; ma non potrei certo, quando venissero consegnati, assumere impegno di presentarli alla Camera. E non già per alcun segretume, mentre da ogni segretume assolutamente rifuggo, ma perchè questi studi dovrebbero servire di norma al Ministero per quelle risoluzioni, che si potranno più tardi determinare allo intento di adottare un piano generale per le linee da prendersi in considerazione.

Avvegnachè, avendo parlato di studi, credo opportuno di fare un'altra osservazione. Io credo che quello che ha danneggiato molto il paese nelle concessioni e nella costruzione delle nostre ferrovie, sia stato l'andazzo, seguìto fino al presente, di porre mano alle ferrovie stesse con studi molto incompleti o molto imperfetti. Io credo che siano necessari studi assai ben fatti, assai precisi affinchè nelle concessioni, nei contratti di costruzione non vengano stipulati corrispettivi, che quasi in tal caso dipendono da un gioco di sorte, giuoco nel quale lo Stato, in ultima analisi, viene a perderci sempre. Imperocchè, in questa corsa aleatoria, se il contratto è di grande vantaggio per l'altro contraente, lo Stato di questo lucro non è in alcun modo compensato. Ma, se anche il contratto è fatto invece con grande vantaggio dello Stato, con perdita dell'altro contraente, lo Stato non vi guadagna, perchè quest'ultimo cerca di redimersi con cattive costruzioni, con tergiversazioni, con liti, e con ogni altro artifizio. Perciò io credo che i buoni studi debbano costituire una delle basi precipue, che noi dobbiamo dare al nostro futuro edificio ferroviario.

Alle osservazioni degli onorevoli Carbonelli, Angeloni e Mazzarella in favore dei tronchi Taranto-Brindisi, Zollino-Gallipoli e Caianello-Solmona e dell'onorevole Buonomo per la Napoli-Gaeta-Roma, l'onorevole Zanardelli rispondeva:

Gli onorevoli Carbonelli, Angeloni e Mazzarella mi parlarono ciascuno di leggi, che da tredici anni attendono adempimento. Essi mi dicono: se non potete intraprendere subito l'esecuzione delle altre ferrovie delle quali avete parlato, eseguite almeno queste che sono portate da determinate leggi, le quali da 13 anni attendono esecuzione.

Ora mi permetteranno gli onorevoli preopinanti ed amici miei, di osservare loro che sembra quelle leggi non abbiano questa forza d'immediata obbligatorietà dal momento che mi dicono essere da 13 anni che si va innanzi, come se queste leggi non esistessero.

Tuttavia io credo di avere a ciascuno di loro anticipatamente risposto allorchè, accennando a ciò che aveva detto l'onorevole mio amico Di Blasio, il quale di leggi ne può forse invocare più d'ogni altro, aveva osservato che, fra i criteri i quali guideranno il Governo alla scelta delle linee da eseguire, vi sarà pure quello degli impegni che il Parlamento abbia preso riguardo a linee determinate. Io credo che in tal modo a ciascuna delle osservazioni, che mi vennero ora fatte, io abbia anticipatamente risposto; tanto più poi che, nonostante queste leggi, alcuni dei preopinanti sanno benissimo che altri, non dirò leggi, ma progetti di legge si fecero come se le leggi presenti non esistessero, e si era proposto di non tenerne conto e di sostituirvi altre leggi. Con ciò alludo specialmente a quella, per cui insiste l'onorevole Cannella.

Vengo adesso a rispondere all'onorevole mio amico Buonomo. Egli mi ha avvertito che la cifra del miliardo, che io scaraventai in viso, gli ha agghiacciato l'animo.

Ora davvero non credo che il linguaggio che io tenni fosse tale da agghiacciare l'animo di nessuno, per quanto parlassi di un miliardo.

E invero io aveva premesso che è lontana dall'animo mio l'idea di fare economie sul bilancio dei lavori pubblici; che anzi io aveva in tal senso invocata l'autorità della Commissione generale del bilancio, come quella che essa pure mi aveva spinto a non farne.

Ciò posto, io non potrei ora a memoria fare un conto preciso all'onorevole Buonomo; ma posso dire in via generale che, se noi esaminiamo gli anni che trascorsero dal 1860 in poi, noi vedremo che in ferrovie non si è speso mai meno di 60 milioni all'anno. Dunque l'onorevole Buonomo vedrà che a tale stregua in quindici anni noi saremmo prossimi alla spesa di quel miliardo, che si richiede per la costruzione delle linee che io ho accennato, e che anche in dieci anni, e meno, le principali potrebbero essere eseguite. Ciò posto, egli comprende benissimo che una diecina d'anni costituirebbero appena il tempo necessario alla loro costruzione. Epperciò,

ripeto, allorquando io ho parlato di preferenze di certe linee, pur accennando alla spesa di un miliardo, io tenni un linguaggio ben lontano dal dovere agghiacciare l'animo di chicchessia.

Del resto, ripeto a ciascuno dei preopinanti: io ho dichiarato i criteri che mi faranno procedere nella preferenza; ma, indipendentemente da questi criteri io, linea per linea, non posso aggiungere parola di più.

Questo dovrebbe soddisfare pienamente l'onorevole Mazzarella, poichè, se egli ha prestato attenzione ai criteri che io esposi, agli elementi che credo utili per un apprezzamento di preferenza delle linee, egli vedrà che la sua prediletta linea Zollino-Gallipoli non può che esserne avvantaggiata.

Infatti io dissi che uno dei criteri principalissimi, che devono guidare nella preferenza è quello del concorso delle provincie e dei comuni nelle opere delle quali si tratta. Ora egli sa che la provincia di Lecce e il comune di Gallipoli entrano ampiamente in questa via, essendo disposti a costruire per intero questa ferrovia; onde da questo lato è ben facile dare una prevalenza alla ferrovia di Gallipoli. Io ho inoltre accennato ad un altro criterio di preferibilità, cioè il criterio della facilità tecnica della linea. Ora la facilità tecnica della linea milita a favore di Gallipoli. Ho parlato pure, fra i criteri, del poco dispendio; ora, il suolo che conduce da Lecce, da Zollino a Gallipoli, è tale che le espropriazioni esigeranno pochissimo dispendio. Ho accennato pure, fra gli elementi da tenersi presenti, al maggiore introito che la nuova linea può arrecare alle linee esistenti; ora, siccome la linea esistente da Zollino e da Lecce a Brindisi e Bari, per essersi oltre Zollino adottato un tracciato verso Otranto, di un reddito quasi nullo, può essere molto avvantaggiata dalla costruzione della Zollino-Gallipoli, ne segue che anche questo criterio del maggiore prodotto, che le linee da farsi devono recare alle linee già fatte, viene precisamente anche a concorrere in favore di Gallipoli. Perciò mi pare che il più soddisfatto dei preopinanti, per i criteri da me tracciati come base della preferenza

da darsi alle varie linee, doveva appunto essere l'onorevole Mazzarella.

Al capitolo 6 « Manutenzione di strade e ponti nazionali », l'onorevole Miceli lamentava le condizioni deplorevoli della strada nazionale da Cosenza a Castrovillari e chiedeva maggiore alacrità nella costruzione del tronco di ferrovia tra Buffaloria e Cosenza.

L'onorevole mio amico Miceli mi ha parlato di due argomenti: uno relativo al capitolo attualmente in discussione; un altro, al quale ha accennato per analogia di oggetto, sebbene si tratti non d'una strada rotabile ma di una strada di ferro.

In primo luogo l'onorevole Miceli ha parlato della strada nazionale che va parallela alla ferrovia, la quale deve congiungere Buffaloria a Cosenza. Egli si è preoccupato del fatto che, per l'apertura della ferrovia, questa strada venendo a cadere fra le provinciali, a termini della legge sui lavori pubblici, possa essere restituita alla provincia in una condizione molto deteriorata, se i guasti che sono stati recati a questa strada non vengano prima riparati.

Ebbene, a questo riguardo io gli posso fare una dichiarazione generale, quella cioè che ai termini di legge deve provvedersi a che non avvengano i pericoli a cui egli ha accennato, mentre egli è per ciò appunto che si deve lasciar trascorrere un anno, dopo l'apertura del tronco ferroviario, prima della restituzione. Ora in quest'anno saranno certo riparati tutti quei guasti, a cui l'onorevole Miceli ha accennato, e ciò in ogni peggiore ipotesi; mentre d'altronde posso dirgli che per quei ponti a cui egli ha fatto cenno vi sono già fin d'ora i progetti, e presto saranno riattivati.

Vengo ora alla strada ferrata di cui per associazione di idee egli ha parlato.

Io credo che l'onorevole Miceli, nè gli altri deputati di Cosenza si possono lagnare del progresso che ebbero i lavori della strada ferrata di Cosenza, dappoichè io mi trovo alla testa dell'amministrazione dei lavori pubblici; inquantochè

in pochi mesi furono spesi parecchi milioni di lire per la strada ferrata in parola.

Io, quando ebbi l'onore di visitare i Cosentini nella loro patriottica città, dissi all'onorevole Miceli ed agli altri amici deputati, che i primi 16 chilometri da Buffaloria a Spezzano Albanese-Castrovillari essi li avrebbero percorsi in ferrovia nel recarsi al Parlamento, e parmi che la mia promessa l'abbia rigorosamente mantenuta. Inoltre io dissi loro, riguardo agli altri tronchi di cui sollecitano l'esecuzione, che circa al tronco che deve condurre alla stazione di Spezzano Albanese-Castrovillari a Tarsia o, dirò meglio, ad un altro punto qualunque, che dovrà costruirsi tre chilometri oltre la stazione di Tarsia, dove si farà una stazione provvisoria, questo tronco si sarebbe potuto percorrere colla locomotiva entro il giugno dell'anno venturo. Lo stesso ebbi a promettere riguardo al tronco, che va da Cosenza a Macchia della Tavola. Per tal modo per questa epoca non resterebbe sulla linea di Cosenza che da percorrere, con un trasbordo e coi mezzi ordinari, quel tratto per il quale occorre di fare la galleria di Colle Monco che sostituisce la galleria di Maiolungo.

Io dichiarai loro, ripeto, che nel mese di giugno, od anche di maggio prossimo, si sarebbero potuti percorrere questi due altri tronchi in ferrovia. Ora, in séguito alle sollecitazioni fatte ed ai rapporti ricevuti dall'egregio ingegnere preposto alla costruzione di quella linea, credo di poter ancora abbondare in confronto alle promesse che ho fatto; io spero, cioè, che nel mese di aprile potranno ambedue questi tronchi essere percorsi in ferrovia.

Miceli. Io non dubitava punto che l'onorevole ministro avrebbe tenuta la sua promessa, e ne lo ringrazio.

Romano Giandomenico. Ho domandato la parola; ho fatto alcune interrogazioni.

Zanardelli. Scusi, onorevole Romano, io non conosco quella piccola strada della quale ha parlato: con 116 mila chilometri di strade ordinarie che vi sono nel Regno, io non mi ricordo precisamente il tronco cui ha accennato.

ROMANO GIANDOMENICO. La strada di San Bartolomeo.

ZANARDELLI. Ripeto: non mi ricordo di questa strada di San Bartolomeo; ad ogni modo provvederò a seconda del caso.

Quanto alle strade obbligatorie, a cui l'onorevole Romano ha accennato, faccio osservare alla Camera che in quest'anno se ne fecero per 1300 chilometri, spendendovi la somma di 13 milioni; non si era mai arrivati a spendere per lo innanzi più di nove milioni annui; quest'anno invece se ne sono spesi 13; mi pare quindi di avere adempiuto con tutta la buona volontà, per quanto mi era possibile, al mio debito.

Dichiarazione dell'onorevole Zanardelli sul capitolo 15 relativo alle spese eventuali per opere idrauliche, per cui erano stanziate 511,000 lire:

Gli onorevoli miei amici Filopanti e Baccelli possono essere sicuri che la questione della bonifica dell'Agro romano a nessuno sta a cuore in grado maggiore che a me non stia. Imperocchè io sento non meno di chicchessia che una città, la quale si gloria fra quante ne esistono sulla faccia del globo dei suoi monumenti incomparabili, deve offrire quello che omai si sforza di ottenere anche ogni piccolo villaggio, un sano soggiorno; e questa sana dimora noi dobbiamo fare ogni sforzo affinchè sia offerta a cittadini e stranieri dalla capitale d'Italia.

Ciò posto, dirò all'onorevole Filopanti che io sono ben lieto di aderire ai suoi desiderî, cioè a cominciare gli studi necessari allo scopo di poter in seguito adottare delle disposizioni di legge per il bonificamento dell'Agro romano. A queste disposizioni non avevo pensato prima, e forse può essere inopportuno pensare anche al momento attuale, inquantochè l'onorevole Salvagnoli, il quale, credo, ha fatto parte della Commissione che era stata nominata per studiare codesto problema, nello scorcio della passata Sessione, aveva d'iniziativa parlamentare presentato al Senato analogo progetto di legge che non so se in questi giorni, dacchè è nuovamente aperto il Parlamento, sia stato ripresentato.

Trompeo. Sì, sì, l'ha ripresentato (1).

Zanardelli. Ad ogni modo io accetto di buon grado di fare gli studi ai quali ha accennato l'onorevole Filopanti. Osservo però che non si potrebbe nè nella parte ordinaria e nemmeno nella parte straordinaria del bilancio accettare la proposta che l'onorevole Filopanti ha fatta, poichè trattandosi di spesa che eccede le 30,000 lire non può essa formare argomento di stanziamento in bilancio, ma occorrerebbe un progetto di legge speciale.

Può però egli vedere come appunto nella parte straordinaria del bilancio, per questi studi di bonifica, al capitolo 123 sono impostate 20,000 lire. Con queste 20,000 lire tali studi potranno essere all'uopo incominciati, e nel bilancio definitivo potrà anche essere, occorrendo, accresciuta codesta somma. In ogni modo, ove non bastasse, per una somma maggiore converrebbe, ripeto, a termini della legge di contabilità, provvedere con un apposito progetto di legge.

Ciò posto, devo rispondere pure brevi parole all'onorevole Morelli, il quale mi ha parlato ora delle bonifiche del Volturno con quell'interessamento, il quale fa sì che anche fuori di questa aula egli batta continuamente presso di me siffatto chiodo; nel senso, cioè, che abbiano ad essere restituite ai contribuenti di quella bonifica certe tasse che essi hanno pagate.

Veramente potrei rispondere essere questa una cosa, che riguarda l'onorevole mio collega il presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Tuttavia accennerò che l'onorevole Morelli avrà intrinsecamente tutte le ragioni, ma pur troppo queste ragioni, per quanto giuste, allo stato attuale delle cose incontrano ostacoli nella natura delle leggi, le quali sono leggi borboniche, e che molto facilmente possono presentare gli inconvenienti a cui accennava l'onorevole Morelli.

(1) La proposta Salvagnoli era stata presa in considerazione dal Senato l'11 maggio 1876; ma era caduta colla chiusura della Legislatura XII. Ripresentata difatti nella 1ª Sessione della XIII, fu approvata dal Senato, ma si arrestò alla Camera. Ebbe invece sorte migliore nella 2ª Sessione, nella quale divenne legge 11 dicembre 1878.

L'onorevole Morelli infatti dice che deve essere restituita ai proprietari, i quali hanno pagato quella tassa, l'imposta del *moggiatico*, inquantochè, essendosi verificata l'eventualità della *plusvalenza* per molti terreni bonificati, questi devono essere restituiti, ed è inoltre il caso di far pagare le spese della bonifica a coloro che ottengono il maggior valore dei beni bonificati.

Ma l'onorevole Morelli non può dimenticare che, fino al presente, l'imposta da pagarsi come dipendente da una *plusvalenza* si riferisce ad una *plusvalenza* diversa da quella che darà luogo al conguaglio definitivo. Questa *plusvalenza* si riferisce alla così detta imposta *rettificata*, il cui provento va a favore della bonifica, mentre la *plusvalenza*, che deve servire ad indennizzare i proprietari contribuenti, non può aver luogo che nella liquidazione finale, a bonifica finita, il che non si è peranco verificato.

Io credo quindi che molto miglior consiglio sarebbe quello di ricorrere all'espediente, a cui accennava l'onorevole Cavalletto, cioè ad una legge generale di bonifica. Abbiamo di questa legge un vero e grande bisogno. In materia di bonifiche non c'intendiamo nemmeno nei termini. Io, occupandomi delle bonifiche del Napoletano, ho dovuto imparare un nuovo vocabolo che non conosceva dapprima, nel senso in cui si adopera, il vocabolo: *confidenza*. Questa parola *confidenza* io veramente non l'aveva conosciuta altro che in un senso morale. La *confidenza* invece in materia di bonifiche napolitane è nient'altro che il *consorzio*, e il *comprensorio*, come, con vocabolo che alla sua volta sarà incompreso in altre parti d'Italia, chiamasi in Lombardia; quindi si può dire che in tale materia noi non c'intendiamo nemmeno nel linguaggio. D'áltronde le bonifiche in alcune parti d'Italia si riferiscono anche ai ripari dei fiumi; mentre in altre non comprendono se non ciò che tende a ridare i fondi a coltura.

Per questi motivi e ben più ancora per equiparare gli aggravi impari secondo le diverse leggi, questa unificazione delle leggi di bonifica la credo veramente utile, per non dire

indispensabile. Ora, riguardo a questa legge, forse non è esatto il dire coll'onorevole Cavalletto, che si vada studiando; perchè so che da un pezzo non vi si studia più. Ma dovrà invece essere ristudiata non meno sotto l'aspetto teorico ed economico che sotto l'aspetto giuridico, ed io di buon grado farò di occuparmene affinchè venga profondamente studiata la materia per modo da potere al più presto presentare alla Camera un progetto di legge (1).

(1) Un tale progetto di legge fu presentato dal ministro Baccarini il 3 dicembre 1878.

Tornata del 12 dicembre 1876.

Nella discussione dei capitoli del bilancio dei lavori pubblici, in risposta all'onorevole Parenzo :

L'onorevole Parenzo ha osservato assai giustamente che in Italia manca una legge telegrafica. Questo bisogno di una legge, la quale unifichi le più importanti disposizioni regolamentari che male si lasciano affidate a semplici regolamenti, trattandosi di un servizio non solo sì importante ma sì delicato come è il servizio telegrafico, questo bisogno di una legge, ripeto, è riconosciuto da lunga pezza e l'onorevole mio collega il presidente del Consiglio, in una delle sue magistrali relazioni sul bilancio dei lavori pubblici, aveva invocato appunto che si presentasse un progetto di legge il quale regolasse il servizio telegrafico.

Ciò posto, io che non dimentico raccomandazioni sì autorevoli, le quali partirono in altri tempi dagli stessi onorevoli miei colleghi, ho posto il pensiero a formulare appunto un progetto di legge relativo a questa materia.

Molte sono le questioni di vario genere che vi si collegano, questioni economiche, finanziarie, giuridiche e questioni anche supreme, come benissimo ha detto l'onorevole Parenzo, questioni supreme di libertà.

Ora a questo riguardo io dichiaro ed assicuro senza acuna esitanza che, anche in materia di telegrafi, quei medesimi principii di libertà che ho sempre professato su quei banchi (*accennando a sinistra*) li professo non meno sul banco dei ministri. (*Bene!*) Aggiungo anzi che se in questa mate-

ria si potesse ravvisare la libertà come pericolosa, io amerei nonostante ripetere con un grande scrittore: *malo periculosam libertatem*; ma io credo che i pericoli della libertà, in questa stessa materia, siano stati per lo addietro soverchiamente esagerati. E invero certi segreti affidati ai fili telegrafici hanno l'aria di essere segreti e non sono tali, perchè i veri secreti non si affidano al telegrafo, ed anzi vi hanno telegrammi che si scrivono artificiosamente ed appositamente in un determinato modo, perchè si sa che si controllano e si leggono, onde si cerca di trarre in inganno.

Io dunque credo che gravi pericoli in questa materia non ve ne siano; ma, ripeto, essa è così grave che deve essere maturamente esaminata. Io, nonostante, fin d'ora non ho difficoltà a dichiarare che in questo progetto di legge sono personalmente disposto a far sì che, ad esempio dell'Olanda, del Belgio e dell'Inghilterra, anche in Italia sia introdotto, nel massimo grado possibile, il principio della libertà e del segreto telegrafico. (*Benissimo!*)

E in seguito, sulle condizioni degli impiegati telegrafici:

Sopra un punto del discorso dell'onorevole Canzi rispose il mio collega l'onorevole ministro dell'interno; io mi limiterò pertanto a rispondere agli altri due punti, di cui l'onorevole Canzi ha parlato, vale a dire, intorno al lamento ch'egli ha fatto che la convenzione internazionale sia per così dire introvabile.

Ora, a questo riguardo, io posso con precisione dirle che, come del resto è naturale, questa convenzione trovasi stampata nella *Gazzetta Ufficiale*, e, d'altro canto, si trova pure affissa negli uffici telegrafici, nei luoghi dove il relativo servizio deve essere fatto; per cui il pubblico, anche da questo lato, è servito con tutte le indicazioni che al pubblico stesso possono occorrere.

Riguardo poi alla riforma che si riferisce all'uso dei francobolli, nell'occasione che mi occupo del progetto di legge del quale ho parlato, esaminerò pure la questione dei fran-

cobolli, dappoichè, questi francobolli hanno indubbiamente dei vantaggi, sebbene il loro uso non possa essere evidentemente universale, come è quello dei francobolli postali. A tale proposito non si ponno tuttavia dimenticare nemmeno le considerazioni finanziarie, le quali possono averne sconsigliata l'attuazione. Nondimeno è questa certamente una questione che merita di essere esaminata, ed in occasione della predetta legge, ripeto, io mi assumo di farne oggetto di studio per proporre, ove mi convinca che degli inconvenienti ne sia maggiore l'utilità, anche questo mezzo di facilitazione della corrispondenza telegrafica.

Vengo a più agitata, come ben disse l'onorevole Pissavini, a più agitata, se non più discutibile questione.

Io ho udito or ora l'onorevole mio amico Salvatore Morelli a domandare la parola, ed io volli prenderla prima per non lasciar forse elevare codesta questione all'alta sfera dei grandi principii. (*Ilarità*).

Io non verrò quindi a trattare la grande questione se alla donna debba essere riservata la missione tracciatale nella tradizione dei nostri padri Romani, che dicevano, quasi per fare l'elogio della donna: *domi mansit, lanam fecit*; o se sia più giusto che sia agguagliata in tutto all'uomo, sciolta da ogni tutela, se si debba accettare la grande tesi di Stuart Mill, il quale si propose di dimostrare che la donna dal trono fino agli ultimi gradini sociali riesce in tutto meglio che l'uomo.

Lascio una tale questione, ma mantenendomi sull'umile terreno della questione delle telegrafiste, io credo che le donne siano adoperabili in questi modesti servizi assai più utilmente che gli uomini.

In questa parte è assolutamente recisa la mia opinione per una evidente ragione, che è quella stessa la quale fece sì profittevolmente estendere la loro opera anche nelle scuole primarie.

Per le nostre condizioni sociali è certo che ad uguale corrispettivo si può avere maggiore intelligenza dalle donne che

dagli uomini. Con tre lire al giorno trovate difficilmente uomini che abbiano delle doti distinte, perchè quelli che le hanno possono aspirare a funzioni, in cui è loro dato di guadagnare assai più, mentre le donne, anche le più distinte, non hanno altre carriere che loro permettano percepire più di queste tre lire al giorno.

Io credo quindi che questa sola considerazione possa bastare a rendere apprezzabile l'impiego dell'opera delle donne. Ma d'altronde in questo servizio militano a favore delle donne altre considerazioni dedotte dalle doti di pazienza, di attenzione onde sono dotate, di minori distrazioni cui sono esposte, di una minore abitudine di vita esteriore e conseguenti rapporti e contatti, i quali possono essere pericolosi nel servizio telegrafico, in quanto che più sono frequenti i rapporti che hanno coloro cui è affidato il telegrafo, più facili sono le tentazioni e gli abusi di indiscrezioni e simili. Ed invero l'esempio e l'esperienza di quasi tutte le altre nazioni civili che introdussero nell'amministrazione dei telegrafi il servizio muliebre, serve a confermare la utilità di cotesto provvedimento. Le ausiliarie telegrafiche infatti vennero prima che in Italia introdotte e sussistono in Inghilterra, America, Svizzera, Germania, Austria, Russia, Svezia e Norvegia.

Aggiungerò anzi che altri paesi vanno molto più in là. Esse vengono eziandio impiegate nell'esercizio delle ferrovie, sebbene la loro presenza nelle stazioni sì frequentate da un pubblico numerosissimo, fosse tale da potersi presumere desse luogo più facilmente ad inconvenienti ed abusi; tuttavia in quei paesi, ove le società non si trattennero per questo dall'impiegare le donne nella distribuzione di biglietti od altri servizi ferroviari, l'esperimento diede buonissimi risultamenti. Ed il Jacqmin nelle sue lezioni sulle strade di ferro date alla scuola dei ponti e strade in Parigi afferma che le compagnie che introdussero siffatta istituzione se ne trovarono sommamente soddisfatte. (*Bravo!*)

Ora vengo ad un altro argomento a cui alluse l'onorevole mio amico il deputato Pissavini. L'onorevole Pissavini parlò

pure di impiegati telegrafici che nella propria carriera si trovano da quindici anni nella medesima posizione.

È verissimo che la carriera telegrafica ha collocato alcune classi di impiegati in infelicissime condizioni.

La necessità di fare il servizio a buon mercato per il pubblico, pur ritraendone un beneficio per l'erario, ha fatto misurare con molta parsimonia le retribuzioni del personale.

La carriera segnò per così dire una piramide che salì restringendosi in un modo il più contrario agli avanzamenti, onde molti impiegati furono effettivamente posti in quella deplorabile condizione di cui ha parlato l'onorevole Pissavini.

Egli sa che però la legge del luglio scorso si propose di migliorare la condizione degli impiegati. Per migliorare questa condizione, nel costituire la pianta dei nuovi organici degli impiegati telegrafici io mi proposi di fare in modo che questi avanzamenti venissero facilitati.

E diffatti colla pianta che avevo adottata le proporzioni della piramide erano grandemente modificate.

Era nei miei intendimenti, di fare di più di quello che abbia potuto fare: desiderava raggiungere in modo più efficace lo scopo che l'onorevole Pissavini desidera attuato. Ma non ostante ogni mio sforzo non potei conseguirlo in una scala si ampia, come avrei desiderato; perchè in questa parte avvi sempre una lotta da sostenere con chi deve tutelare le condizioni delle nostre finanze. Tuttavia non poco ho ottenuto; e l'onorevole Pissavini e la Camera ponno essere certi che questa condizione degli impiegati telegrafici, i quali fanno un servizio di tutte le ore, che esige opera sì intensa ed assidua, ne affrange la salute in brevissimo tempo, li rende insomma meritevoli di tutte le cure di ogni uomo di cuore, e ha sempre attirato le mie sollecitudini. Perciò me ne sono grandemente occupato, feci tutti gli sforzi possibili affinchè la loro situazione sia migliorata, come lo sarà coi nuovi organici, come avrei voluto che maggiormente lo fosse, sì che quel che non ho ora ottenuto non mi tratterrò dal vedere se sia possibile di conseguirlo in avvenire.

Tornata del 6 giugno 1877.

Alle varie interrogazioni ed osservazioni svolte durante la discussione del bilancio di definitiva previsione per il 1877, rispondeva il ministro dei lavori pubblici, onorevole Zanardelli.

Siccome mi sembrano finite le interrogazioni, e tutti pure hanno parlato gli oratori iscritti per la discussione generale, sono in dovere di dare ora agli uni ed agli altri una risposta.

Vi fu, non dirò una grandine, perchè alla grandine è annessa l'idea di maleficio, ma dirò una pioggia di domande, giacchè le pioggie ponno anche essere grandemente benefiche. L'onorevole nostro presidente ha ora ricordato che soltanto nella tornata di ieri, gli oratori, i quali presero la parola sul presente bilancio, furono trentacinque. A me duole però che gli interroganti non siano ora per la massima parte presenti. (*Movimenti*). Non so quindi se io debba rispondere o non rispondere a queste interrogazioni. Da una parte il dare una risposta a chi non è presente mi pare un po' singolare...

Presidente. C'è la Camera.

Zanardelli. D'altra parte le domande echeggiarono nella Camera e nel paese, ed una spiegazione per la Camera e pel paese è dovuta. (*Interruzione*).

Le interrogazioni si riferirono al mare ed alla terra. Comincio dal mare, dappoichè l'onorevole mio amico Speciale, che ha parlato della navigazione marittima, è qui presente. L'onorevole mio amico Speciale disse che Catania si credeva pregiudicata dalle nuove convenzioni marittime, ed insieme coll'onorevole Speciale anche l'illustre rappresentante di Ca-

tania, il deputato Longo, accennò a questi pretesi danni del commercio di Catania.

Io pure, al pari di lui, aveva ricevuto dei reclami dalle rappresentanze catanesi; ma confesso che di tali doglianze non seppi veramente rendermi ragione. Se gli onorevoli deputati qui presenti, se gli onorevoli interroganti sopratutto hanno seguìto la lunga discussione relativa alle convenzioni marittime, essi ricorderanno certamente che io mi attirai anzi acerbe accuse dall'onorevole deputato Sanguinetti, per avere troppo favorito la città di Catania (*È vero!*), e che, a questo riguardo, mi attirai pure fulmini d'ira dall'onorevole deputato di Siracusa. (*Ilarità*).

E veramente io so che non fu senza sforzo che indussi i concessionari di tutti i servizi internazionali ad accettare che nei servizi internazionali medesimi, nelle navigazioni del Levante, nella navigazione dell'Egitto, in quella delle Indie, in quella dell'Indo-China, si facesse una fermata a Catania. Catania dice di essere pregiudicata dalle nuove convenzioni marittime. La asserzione è sì opposta al vero, che io credo dipendere essa da una mera illusione, da un equivoco di fatto; Catania probabilmente non si rende conto dei servizi ordinati colle nuove convenzioni marittime; essa vede ciò che è cessato coll'aprile di quest'anno; non conosce perchè guarda al fatto intermedio, non conosce, dicevo, le nuove convenzioni, perchè guarda al fatto momentaneo, non ha quindi in vista ciò che avrà luogo cominciando dal primo luglio prossimo, giorno ia cui andranno in effetto le nuove convenzioni marittime. Se lo conoscesse, non mi si potrebbe scrivere di la, come mi si è scritto e come si è scritto agli onorevoli Speciale e Longo.

Infatti io feci uno spoglio del numero degli approdi, che devono aver luogo a Catania secondo le nuove convenzioni marittime, in comparazione di quelli contemplati dalle convenzioni precedenti, ed ecco ciò che mi è risultato.

Per le convenzioni precedenti, Catania, aveva i seguenti approdi obbligatori. Nella linea del Pirano, da Ancona

a Catania e Genova, aveva 104 approdi; nella linea del Florio da Messina a Catania e Malta, ne aveva pure 104; nella linea Genova-Bombay, visto che il Rubattino non era obbligato di fermarsi nel ritorno, aveva 12 approdi; il che complessivamente costituisce il numero di 220 approdi all'anno.

Per le nuove convenzioni invece Catania avrà: nella linea Genova-Alessandria, 104 approdi; nella linea Genova-Bombay 24; nella linea Genova-Singapore, 8; nella linea Napoli-Malta, 208; nella linea Palermo-Sira, 104; in totale, 448 approdi, mentre nelle convenzioni precedenti, ripeto, ne aveva 220.

È proprio il caso, se Catania si duole, che essa può dire averla *bagnata il sole*. (*Bravo! — Ilarità*).

Potrei entrare in maggiori particolari, mostrando quanto abbia guadagnato per vari obbiettivi; ma sembrami che i ragguagli dati bastino a dimostrare come non abbiano fondamento le presentate lagnanze.

Avvi a tale riguardo un altro desiderio, il quale è comune a Catania, come al resto della Sicilia, e come a Venezia; poichè gli onorevoli deputati Maldini e Maurogònato si fecero anch'essi caldissimi propugnatori di una linea bramata da Catania, mediante la quale congiungasi Brindisi a Catania, e Messina.

Ora, a questo proposito, la Camera ricorderà che io, nella discussione delle convenzioni marittime, ho accettato un ordine del giorno, mediante il quale ero invitato a procurare di provvedere a cotesto allacciamento. Ed io posso dichiarare che, per procurare di soddisfare a sì fervidi voti, ed insieme non venir meno alla massima proclamata dalla Camera di non sussidiare linee parallele a ferrovie, conto di far sì che il Florio assuma, dietro corrispettivo, una linea non parallela alle ferrovie, e cioè la linea Brindisi-Taranto, ma sotto condizione che egli prolunghi la sua navigazione gratuitamente da Taranto a Catania e Messina.

SPECIALE. Benissimo!

ZANARDELLI. Ecco ciò che ho l'onore di rispondere alle domande dell'onorevole mio amico Speciale, e dell'onorevole Longo.

Venendo alle altre interrogazioni, io risponderò in primo luogo a quelle, per così dire, isolate, speciali, e che non si collègano a vasti problemi, riservandomi da ultimo la grossa questione ferroviaria, intorno alla quale principalmente si svolsero le osservazioni degli oratori che presero parte a questa discussione.

Procurerò di rispondere prima agli oratori, che veggo presenti nell'Aula.

Risponderò quindi all'onorevole amico Cavalletto, il quale mi ha parlato dell'ufficio della posta di Padova.

Egli ha pienamente ragione nel chiedere che sia tolto, il più presto possibile, lo sconcio di un officio postale non rispondente, non solo alle necessità del servizio d'una grande e fiorente città, ma quasi nemmeno rispondente alle esigenze di una borgata. Ed io l'assicuro che, avendo veduto personalmente quell'uffizio, essendo rimasto sorpreso dallo stato in cui era stato lasciato, aveva fatto ogni sforzo per addivenire sollecitamente all'attivazione dell'ufficio medesimo nel luogo designato dal Municipio di Padova, il quale all'uopo concorre notevolmente nella spesa. Ma non solo nacquero questioni di competenza, pei relativi complessi provvedimenti, fra Ministero e Ministero, questioni che si sarebbero facilmente risolte, ma da ultimo sorse un ostacolo maggiore; il Consiglio superiore dei lavori pubblici negò la sua approvazione al progetto, sia dal punto di vista tecnico ed architettonico, sia dal punto di vista della valutazione della spesa, per cui conviene pur troppo ravviare la cosa, ed è a temersi sia giocoforza di addivenire alla sostituzione d'altra località.

Ad ogni modo io assicuro l'onorevole Cavalletto del mio grandissimo interessamento per quell'opera, che riconosco importante ed urgente assai.

L'onorevole Cavalletto mi raccomandò pure la prosecuzione delle opere relative alle arginature del Bacchiglione, del Piave, del Tagliamento e del Brenta-Bacchiglione nella provincia di Padova.

A questo riguardo posso assicurarlo che, quanto alle opere relative alle arginature del Bacchiglione, per le quali si sono

spese 582 mila lire, io non ometto di curarne il completamento, e sto provvedendo perchè i lavori al tronco del Roncajette, dell'importo di circa 130 mila lire, siano fatti coi fondi di quest'anno.

Anche per il rialzo e la sistemazione delle difese del Piave fu recentemente sostenuta una spesa, ma per l'ulteriore prosecuzione non mi sono giunti i progetti; onde, tenendo conto delle raccomandazioni fattemi dall'onorevole Cavalletto, ne affretterò la compilazione.

Pel Tagliamento potrei dire altrettanto, sebbene confessi che, pensando alla sconfinata vastità del letto di quel fiume, che, quasi non ha letto, mi atterrisca al pensiero di limitarlo al modo di altri corsi in condizioni meno eccezionali.

L'onorevole Cavalletto ha richiamato pure la mia attenzione sopra le bonifiche del lago di Bientina. Egli ha perfettamente ragione di sollecitare il compimento di un'opera, che fu sì sgraziata per l'addietro nelle sue varie fasi, passando di mano in mano, e portando essa i lutti di persone che vi lavoravano dietro e che morirono. Per ciò appunto stia certo che curerò la ripresa di questi importantissimi lavori.

Relativamente infine a due ponti, di cui l'onorevole Cavalletto mi ha parlato, il ponte del Cordevole e del Ravignan in provincia di Belluno, mi è caro il dichiararle che ho già in pronto il progetto di legge che io potrei anche presentare oggi stesso, se, presentandolo in questi giorni, non ritenessi di fare opera inefficace e vana non essendovi il tempo di condurlo in porto; onde lo presenterò nel mese di novembre.

Vedo che è entrato ora l'onorevole Costantini, e quindi risponderò alla interrogazione che egli ha mi rivolto l'altro ieri. Egli mi chiese il compimento della grande strada nazionale degli Abbruzzi, dall'Adriatico al Tirreno, per le provincie di Teramo, Aquila e Caserta. Questa strada infatti, come egli ha accennato, ha una lacuna nel tratto da Badipetto al confine Aquilano, lacuna che giustamente egli desidera sia eliminata.

L'onorevole Costantini però conosce le difficoltà tecniche grandissime che questo tronco presenta, la spesa rilevante

che richiede per la natura dei terreni che percorre fino a raggiungere l'Alto Appennino. Egli riconoscerà pure che era tanto più difficile provvedervi prima che io presentassi quel progetto di legge dei 26 milioni, il quale serve a compiere le spese necessarie per le strade nazionali insufficientemente dotate dalle leggi precedenti; e riconoscerà inoltre come io, anche con più recente provvedimento legislativo che modifica la distribuzione degli stanziamenti nei futuri bilanci, abbia cercato di aiutare il compimento delle opere, le quali appartengono alla categoria, in cui è compresa la strada che sta a cuore all'onorevole Costantini. Il relativo progetto di legge la Camera lo ha già approvato, ed ora pende innanzi al Senato, ove io lo sollecitai vivissimamente, ed ove spero sarà fra pochi giorni votato.

L'onorevole Costantini può avere affidamento che, approvato definitivamente quel progetto di legge, sarà più agevole di soddisfare ai suoi desideri; mentre, ove anche quella somma delle 250,000 lire, che nel quadro annesso alla legge dei 26 milioni è contemplata per l'esecuzione dei lavori di quel tratto di strada, fosse insufficiente, ciò non sarebbe dirimente ostacolo perchè gli stanziamenti di detta legge sono dati non singolarmente ma complessivamente.

Da ultimo, se ben ricordo, l'onorevole Costantini mi ha pure domandato se, per il compimento di quell'opera, io credo di seguire il metodo tenuto fin qui, oppure addivenire ad un nuovo contratto.

Quanto a ciò, soggiungo all'onorevole Costantini che ad un ispettore, al quale ho commesso di definire i lavori che restano a farsi, ho dato pure l'incarico di farmi delle proposte relative al metodo da seguire per l'esecuzione dei lavori medesimi; appena mi abbia presentate quelle proposte, prenderò una determinazione nei limiti della posizione giuridica del Governo rispetto all'antico appaltatore.

E poichè in questo momento entra nell'Aula l'onorevole Cucchi, il quale ha richiamato la mia attenzione sulle strade obbligatorie della provincia di Bergamo, risponderò ora alla sua interrogazione.

L'onorevole deputato Cucchi ha accennato che in alcune provincie principalmente nella sua, la legge relativa alle strade comunali obbligatorie è d'uopo applicarla con molta discrezione; *est modus in rebus*, egli diceva, quindi guardate che nella mia provincia, ove si hanno piccoli e poveri comuni, sarebbe improvvido obbligarli a spese sproporzionate alle loro forze.

Io consento pienamente in questo concetto dell'onorevole mio amico Cucchi; bisogna tener conto delle circostanze speciali dei luoghi nell'applicare una legge qualsiasi, l'autorità amministrativa avendo per sua natura una latitudine che non è concessa, per esempio, alla potestà giudiziaria; ma ritenga l'onorevole Cucchi che, appunto perciò, tale discrezione si è pienamente adoperata, ed io posso persuadernelo con alcune cifre che gli ricorderò.

La provincia di Bergamo, come egli sa meglio di me, è costituita di 306 comuni. Ora di questi 306 comuni ne ve hanno 294, che hanno la rete delle strade comunali obbligatorie ancora incompiuta.

In questi 294 comuni, che non hanno compiute le strade obbligatorie, vi sono 225 chilometri da costruire e 842 da sistemare, in totale 1067 chilometri non compiuti e da compiere. Or bene, di questi 1067 chilometri di strada, che io dovrei pretendere fossero fatti, sa l'onorevole Cucchi quanti ne sono stati eseguiti? 605, non chilometri, ma metri. Sa quanti ne sono in costruzione? Un chilometro e mezzo.

Ora se, su 1067 chilometri, non ve ne ha in costruzione che un chilometro e mezzo, ciò prova come il monito: *est modus in rebus*, che mi veniva ricordato dall'onorevole mio amico Cucchi, non poteva essere più ampiamente applicato.

L'onorevole mio amico Cucchi mi diceva inoltre che per le peculiarie circostanze della provincia di Bergamo, bisogna abbondare nel concedere colà le strade mulattiere invece che le strade rotabili.

L'onorevole Cucchi non ignora che la legge sulle strade comunali obbligatorie non ammette invero strade mulattiere; e credo a ragione, perchè la *ruota* può dirsi un elemento di ci-

viltà e di prosperità, inquantochè economizza le forze animali, rende di gran lunga più agevoli e più economici i trasporti, rende possibili importazioni ed esportazioni che non lo sarebbero altrimenti, fa sì che l'uomo stesso non si veda fare l'ufficio di bestia da soma. Io credo adunque che la legge abbia ragione di non contemplare questa specie di strade mulattiere.

Havvi però un articolo del regolamento per l'esecuzione di quella legge, il quale ammette che si possano *conservare* eccezionalmente delle strade mulattiere. Ora, in applicazione di questo articolo del regolamento, è precisamente avvenuto che alla provincia di Bergamo ed a quella di Como si è, più che ad ogni altra, accordato di conservare in maggior numero le strade mulattiere. Difatti, circa una metà delle strade mulattiere, che vennero ammesse in tutto il Regno fra le strade comunali obbligatorie, sono strade appartenenti alle due predette provincie. Sopra 66 strade obbligatorie, che in Italia furono lasciate nello stato di mulattiere, 18 trovansi nella provincia di Como e 14 in quella di Bergamo, e ciò si fece appunto per la circostanza dell'esiguità singolare di alcuni comuni, quali sono molti del Comasco e del Bergamasco, comuni, nei quali il *fondo speciale* sarebbe insufficiente alla costruzione della strada rotabile. Per esempio, fra i comuni, in cui fu ammessa la strada mulattiera nella provincia di Bergamo, avvi il comune di Blello, il quale non ha che 180 abitanti, ed anche gli altri sono comuni che versano in condizioni analoghe.

L'onorevole deputato Perroni mi ha pure discorso di strade rotabili; egli mi chiese se si poteva ammettere una variante nella strada nazionale Termini-Taormina, se non erro. A questo riguardo, io credo che in origine la questione di quel tracciato, l'ammissibilità della variante da lui vagheggiata poteva essere oggetto di serie considerazioni. Ma oramai il pensare a varianti, il voler far rivivere una questione di tracciato in favore di Francavilla, mi sembra troppo tardi, imperocchè la domanda dell'onorevole Perroni importerebbe l'abbandono di circa 14 chilometri di strada costruita tra Cozzo Schisina e Moio, che costarono pressochè 700 mila

lire; importerebbe una nuova spesa forse superiore, essendo maggiore la lunghezza del tratto che si vorrebbe sostituire all'esistente.

Io spero dunque che l'onorevole Perroni non potrà negare che sarebbe omai troppo tardi per disfare il già fatto, per costruire una strada nuova in sostituzione della esistente.

Lo stesso deputato Perroni mi parlò pure di un ponte sul *Patri*, che giustamente vorrebbe con sollecitudine costruito.

Ma a questo riguardo, come egli ha accennato, si ebbe una denuncia per illeciti mezzi adoperati all'asta, onde si dovette riferirne al procuratore del Re. Io procurerò di far sollecitare il processo, ma egli comprende benissimo che, pendenti le investigazioni sull'efficacia dell'asta, non avrei potuto far procedere all'esecuzione dell'opera.

Finalmente l'onorevole Perroni richiamò la mia attenzione sui torrenti della Sicilia, e chiese che il Governo voglia ai medesimi provvedere. In tale argomento, io non posso che fargli osservare come, affinchè il Governo possa provvedere direttamente di propria iniziativa alla difesa dei torrenti in discorso, sarebbe mestieri che si trattasse di opere di prima o di seconda categoria.

Ora, nelle provincie siciliane non vi sono che i canali demaniali delle provincie di Palermo e di Siracusa, i quali appartengono alle opere di prima categoria; le altre sono tutte opere di terza e di quarta categoria, per rispetto alle quali è necessario che l'iniziativa venga presa dai consorzi privati; però io non ometterei certamente di esaminare se vi siano, per questi torrenti di Sicilia, opere, le quali per legge avrebbero titolo ad essere classificate nella prima o nella seconda categoria. Per questo passaggio d'una ad altra classe sono in corso continuamente istruttorie relative a reclami di altre provincie, e gli interessati di Sicilia dovrebbero accingersi a consimili reclami, se credono di avervi diritto e se amano procedasi a siffatto esame.

Per finir di discorrere sul tema delle strade rotabili, mentre ringrazio l'onorevole Gian Domenico Romano, il quale fu

sì gentile di rivolgermi ringraziamenti per le premure che era mio dovere di prendere riguardo alla strada di *San Bartolomeo in Galdo*, l'assicuro che userò uguale premura pel compimento della strada medesima, essendo perfettamente corrispondenti i suoi desiderii ai propositi miei.

Vengo ai porti, dei quali hanno parlato gli onorevoli deputati Carbonelli, Elia, Trinchera, Mazzarella e Borruso.

L'onorevole deputato Elia chiamò l'attenzione del Ministero sul porto di Ancona, ed oltre che sul porto, anche sul bacino di carenaggio, che prima della liberazione del Veneto erasi statuito di attivare in quella città.

Io non posso certamente nè voglio disconoscere l'importanza del porto di Ancona.

Io ammetto che dei bisogni in quel porto, sópratutto riguardo a straordinarie escavazioni, vi sieno; e tanto lo riconosco che ho fatto approntare un progetto, la cui esecuzione richiede la rilevante somma di lire 684,000, da ripartirsi in sei distinti esercizi in ragione di lire 114,000 all'anno.

Essendo mia intenzione, com'ebbi altra volta occasione di dichiarare alla Camera, essendo mia intenzione di presentare un progetto di legge per la generale sistemazione dei fondali di tutti i porti del Regno, in esso non ometterò di comprendere anche l'escavazione del porto di Ancona.

Se dunque posso rispondere al mio amico Elia con pienezza di assenso per ciò che riguarda l'escavazione del porto di Ancona, non saprei fare altrettanto relativamente al bacino di carenaggio.

L'onorevole Elia ben sa di quanta simpatia io sia animato per la città di Ancona, sì che quella linea di navigazione Ancona-Zara, che era sempre stata negata dai miei predecessori, fui sollecito di comprenderla nelle convenzioni marittime. Ma, in onta a coteste vive simpatie, riguardo al bacino di carenaggio non potrei dare proprio una risposta assoluta.

Non la posso dare perchè in gran parte dipende la cosa dal ministro delle finanze, tanto più che l'opera del bacino di

carenaggio la si propose collegata a quella dell'arsenale: non gliela posso dare, anche per un'altra ragione, perchè, cioè, prima di pensare ad attivare un altro bacino di carenaggio in Italia, bisognerebbe esaminare se siano o non siano sufficienti quelli che vi sono, se un nuovo bacino in Ancona avrebbe lavoro o dovrebbe invece restare per avventura inoperoso, e se quindi la ingente spesa di lire 2,400,000, che si valuta occorrere, sarebbe in qualche modo compensata dal servizio che il bacino medesimo potrebbe prestare. (*Interruzioni del deputato Elia*). Non mi nego a tale esame, ma debbo fare, ripeto, queste riserve, debbo dar quindi al deputato Elia una risposta sospensiva.

L'onorevole Carbonelli ha parlato alla sua volta del porto di Taranto e mi disse che quel porto è senza molo. Io non conosco un progetto di molo per quel porto; mi pare che allo stupendo porto di Taranto i moli li abbia fatti la natura.

So che avevasi il progetto di costruirvi il ponte sporgente, che venne sostituito da un progetto di banchine.

Riguardo alla spesa, trattandosi di un porto come quello di Taranto che è di terza classe, è vero che la relativa spesa avrebbe dovuto essere per la metà a carico dello Stato; ma, siccome il comune di Taranto aveva fatto quella spesa di propria iniziativa, e sopra un proprio progetto, ne derivò che, precedentemente alla mia amministrazione, applicando strettamente la lettera della legge, l'articolo di essa relativo al rimborso di queste spese da parte del Governo, si negò il contributo. Nondimeno io non mi rifiuto di riesaminare la questione e di vedere se a questa rigorosa applicazione della legge possa essere ovviato ancora con un sussidio od in altro modo.

L'onorevole deputato Trinchera parlò del porto di Brindisi e disse di invocare per il medesimo alcuni urgenti lavori.

È verissimo che, come nel maggior numero dei porti italiani, anche nel porto di Brindisi vi sono dei bisogni di escavazione; vi sono, per quanto ampio sia quel porto, dei luoghi, ove è difficile il passare alle navi di grande portata che vi debbono entrare.

Anche per provvedere a siffatto bisogno avvi un progetto, il quale porta la spesa di una somma di 225,000 lire, spesa che per l'importanza di quel grande scalo internazionale procurerò di comprendere nel già accennato progetto di legge.

Fra Taranto e Brindisi ci trasse alla sua volta l'onorevole Mazzarella, conducendoci a Gallipoli, questa vaga galleggiante dell'Jonio, e discorrendoci dei bisogni del suo porto, porto importantissimo perchè la ferrovia, di cui Gallipoli è priva, non valse a spostare da quell'operoso emporio il commercio di esportazione degli olii. L'onorevole Mazzarella, che ama tanto Gallipoli, in applicazione del proverbio, secondo il quale *chi ama teme*, si mostrò trepidante che non si adempie la legge. Avvi, egli disse, una legge che per il porto di Gallipoli ha stanziata una somma allo scopo di eseguirvi importanti lavori. Io non vi chieggo altro, mi sembra che abbia soggiunto l'onorevole Mazzarella, senonchè di adempire alla legge. È verissimo, rispondo, che vi è una legge del 1868, la quale stanziò una somma di 900,000 lire per il porto di Gallipoli; di questa somma rimangono disponibili lire 139,000. Ora io assicuro l'onorevole Mazzarella che queste 139,000 lire saranno spese come esige la legge non solo, ma l'assicuro che, prevedendosi un eventuale avanzo di fondi in relazione alle opere che erano state progettate, dietro desiderio del Municipio ho fatto compilare il progetto dei lavori occorrenti pel congiungimento delle due banchine mediante un ponte, onde è che egli può star certo che in ogni caso il residuo fondo delle 139,000 lire sarà erogato.

Passerò al porto di Anzio, di cui ha parlato ieri l'onorevole Borruso. Egli accennò che negli anni addietro si sono spese delle somme non indifferenti a Porto d'Anzio e che quest'anno invece nulla si è speso per l'escavazione di quel porto, il quale è molto interrito; tanto che soggiunse l'onorevole Borruso, al presente chi cerca in caso di tempesta di rifugiarsi in quel porto, che ha essenzialmente il carattere di porto di rifugio, invece di andare a salvamento, va a per-

dizione. Mi sembra che sostanzialmente ciò egli abbia detto, accennando a casi di pescatori siculi.

A tale proposito risponderò essere vero che l'anno scorso si spesero per l'escavazione di questo porto 60,000 lire all'incirca, ragione per cui si potè dare ben poco per gli altri porti dipendenti dall'ufficio di Napoli. Ed appunto perchè l'anno scorso si era spesa a Porto d'Anzio una somma relativamente considerevole, quest'anno si era creduto di riservare la somma stanziata in bilancio, e che l'onorevole Borruso riconobbe aver io notabilmente accresciuta, ad altri porti, dove da qualche anno non si era speso nulla; se non che gli interrimenti a Porto d'Anzio sono così rapidi sono così continui, che mi sono dovuto persuadere che anche quest'anno bisognerà spendervi una decina di migliaia di lire.

Però non posso tacere all'onorevole Borruso che vi sono persone fra le più competenti, le quali sostengono che il danaro che si spende a Porto d'Anzio per togliere gli interrimenti è danaro gettato, poichè gli interrimenti sono tali da far sì che qualunque scavo venga in brevissima ora colmato; e sostengono che quindi, senza opere grandiose delle quali si dubita vi sia la convenienza avuto riguardo alla scarsa importanza commerciale di Porto d'Anzio, queste escavazioni vengono a recare allo Stato una spesa a tutta perdita. Nondimeno posso dichiarare all'onorevole Borruso che avvi un progetto di opere in quel porto, opere consistenti principalmente nel prolungamento del molo esistente; il quale progetto porterebbe un dispendio di 700,000 lire. La questione sta dunque, come dicevo, nel decidere se questo progetto possa essere efficace a togliere gli interrimenti.

L'onorevole Giuseppe Romano occupandosi di altro importantissimo tema, mi ha chiesto se io intenda di presentare una legge sulle bonifiche. Ora questa legge sulle bonifiche, io di buon grado dichiaro fin d'ora che la riconosco, non solo importante, ma urgente. Per essa furono fatti parecchi progetti fin dal tempo in cui il servizio delle bonifiche era di competenza del Ministero d'agricoltura e commercio. Vi

fu allora un progetto Pepoli, un progetto Manna, un progetto Torelli. Poi, quando la materia delle bonifiche passò al Ministero dei lavori pubblici, vi fu un progetto Devincenzi, il quale fu mandato a tutte le Prefetture del Regno per ottenere i pareri delle autorità locali; ma poi non se ne fece altro. Ora mi è grato assicurare l'onorevole Romano Giuseppe che io ho a cuore questa legge uniforme, che sarei lietissimo di congiungervi il mió nome; ma che credo d'altra parte essere utile, per non dire necessario, prima di presentare un disegno di legge su questa materia, di conoscere precisamente lo stato delle bonifiche nelle diverse parti d'Italia, sopratutto di quelle del Napoletano, cui alluse l'onorevole Romano; di conoscere lo stato dei lavori eseguiti, le condizioni del loro mantenimento, il risultato tecnico ed economico ottenuto fin qui.

A tal uopo quindi conto di nominare una Commissione di persone fra le più versate e competenti, affinchè mi fornisca precisi elementi per la redazione della legge. Dopo di ciò io studierò il relativo progetto; dappoichè in tale materia, in cui trattasi di vedere proporzionalmente aggravata in ogni regione, nella esecuzione delle opere, la proprietà privata, è di suprema giustizia che una legge unificatrice abbia a rispondere all'unità dello Stato. (*Benissimo!*)

Questo si può fare tanto più utilmente, dappoichè nella legge napoletana, nelle due leggi italiche del 1806 e del 1810, ed in alcune leggi speciali, come, ad esempio, la legge fatta ai tempi della dominazione austriaca sulle valli veronesi, vi sono utilissimi dati, mercè i quali non è difficile di giungere a compilare una buona legge.

L'onorevole Ungaro mi ha interrogato intorno ad una bonifica del comune di Pianura, riferendosi alla povertà di quel comune. Quanto a ciò non posso dirgli altro se non che terrò conto della sua raccomandazione, poichè non disse e non mi consta che cosa chieda per le sue condizioni economiche il comune di Pianura, e non so quindi se ciò che esso chiede sia possibile accordare in base alla legge.

L'onorevole Diligenti mi raccomandò le opere della Valle di Chiana. Egli cortesenemte riconobbe che io usai ogni diligenza nell'adempiere la promessa, che gli aveva fatta, di spingere energicamente innanzi la trattazione di questo affare. Egli conosce il parere del Consiglio di Stato, il quale a Sezioni riunite diede un voto in senso contrario ad alcuna delle tesi propugnate dall'onorevole deputato di Cortona, in ordine, per esempio, alla pretesa eredità d'obblighi trasmessa al nostro Governo dai Governi cessati ed in ordine ad altri assunti consimili.

Ad ogni modo l'onorevole Diligenti può stare sicuro che, anche non potendosi per questo voto del Consiglio di Stato classificare le opere di Val di Chiana in prima categoria, ponendole quindi tutte a carico dello Stato, non ne viene gran danno alle provincie interessate. Imperocchè la recente legge del 1875 ha ristretto in sì moderati confini il contributo degli interessati, che essi non hanno certo da spaventarsi delle somme che li possano gravare per queste opere, il cui costo però, credo, salirà a 7 od 8 milioni.

Del resto l'onorevole Diligenti può stare tranquillo che adesso che la Commissione da lui encomiata ha esaminato tanto il progetto Possenti che il progetto Massanti, adesso che su quest'ultimo essa ha già riferito per modo che manca in proposito soltanto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che sul progetto Possenti riferirà in breve, ci siamo avvicinati di molto alla effettuazione dei desiderii dell'onorevole deputato di Cortona.

L'onorevole deputato Panattoni mi ha parlato della bonifica di Vada e Collemezzano, e della deputazione dei fiumi e dei fossi della provincia di Pisa.

Quanto alla bonifica di Vada, devo fargli osservare che, essendo ora le relative opere compiute, l'amministrazione governativa deve limitarsi al mantenimento dei fossi di scolo compresi nel territorio demaniale bonificato, dovendosi provvedere dai rispettivi consorzi agli altri lavori dei terreni privati, e, se vi è trascuranza da parte di questi consorzi, non

dubiti l'onorevole Panattoni che a farla togliere saranno dati alla Prefettura gli opportuni eccitamenti.

In quanto alla deputazione dei fiumi e fossi, l'onorevole Panattoni ha tutta la ragione di dire che le rappresentanze dei consorzi devono conformare i loro ordinamenti alle disposizioni della nuova legge sui lavori pubblici; mentre la deputazione dei fiumi e fossi di Pisa si regge colle norme antiche della legge toscana; ond'è che quella deputazione abbraccia in una sola amministrazione tutti i corsi d'acqua della provincia, che sono più di cento, derivandone l'inconveniente che i proprietari devono pagare tasse per corsi d'acqua, in cui non hanno interesse. Ma riguardo a ciò, in conformità alle disposizioni di legge, è alla deputazione provinciale di Pisa che spetta dapprima di pronunciare: io però, secondo i desiderî dell'onorevole mio amico Panattoni, farò sollecitare le relative deliberazioni, dietro alle quali soltanto il Governo può provvedere come di ragione, per far adempiere ai consorzi il proprio còmpito.

Di materia analoga si è poi occupato l'onorevole mio amico il deputato Parenzo, il quale richiamò l'attenzione mia sopra le disposizioni di legge concernenti i consorzi di scolo.

Egli osservò che questi consorzi di scolo sono male regolati dalla legge, inquantochè, in parte sono contemplati dalla legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, in parte questa legge li lascia sotto al dominio del Codice civile, ed in parte li rimanda alle disposizioni della legge comunale e provinciale. Conseguentemente l'onorevole Parenzo espresse il desiderio che, come per i consorzi irrigui si è provveduto con una legge speciale, così si abbia a fare anche per i consorzi di scolo.

Io non potrei ora sui due piedi approfondire una questione così grave, riguardo alla quale invocasi la modificazione di leggi organiche. Nullameno, così a primo intuito, parmi poter osservare all'onorevole Parenzo che la ragione, per cui venne fatta una legge speciale rispetto ai consorzi irrigui, si fu che si riteneva che la legge del 20 marzo 1865 sui lavori

pubblici non riguardasse i consorzi irrigui; mentre essa certamente riguarda i consorzi di scolo.

Rispetto ai consorzi di scolo, è vero che i medesimi sono regolati tanto dalla legge sui lavori pubblici quanto dal Codice civile; ma è pur vero che l'una e l'altra legge si applicano, conforme alla varia natura d'una legge di diritto privato e d'una legge di pubblica amministrazione. Imperocchè il Codice civile non contempla e regola che i consorzi volontari, o quelli i quali siano richiesti dalla maggioranza degli interessati; mentre invece la legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici contempla i consorzi in modo imperativo, li rende coattivi anche in onta e malgrado la maggioranza.

L'onorevole Parenzo, ad avvalorare le sue proposte, ha ricordato le molte decisioni che vi sono in argomento, in forza delle quali non si sa mai bene se le questioni relative ai consorzi di scolo sono di competenza amministrativa o di competenza giudiziaria. Io sono ben lungi dal contestare il fatto. Ma questo fatto da che cosa dipende?

Dalla legge laconica, dalla legge monca del contenzioso amministrativo, che lascia sì grande campo alle dispute; tanto che io vedo che, non solo in questa materia dei consorzi di scolo, ma in qualsiasi materia, le raccolte della nostra giurisprudenza sono ricolme, più che d'ogni altro genere di decisioni, delle decisioni che si riferiscono a determinare se una controversia qualunque sia di competenza amministrativa o di competenza giudiziaria.

L'onorevole Parenzo richiamò pure, come altra volta, la mia attenzione sulla necessità d'una legge che provveda al servizio telegrafico.

Su questo punto, sin dalla discussione del bilancio di prima previsione, io gli risposi in modo per lui soddisfacente; onde non ho che a ripetergli quelle assicurazioni. Io riconosco al pari di lui la necessità di questa legge sul servizio telegrafico. L'Italia è fra i pochissimi Stati civili, certo l'unico paese libero, il cui servizio telegrafico non sia regolato per legge. Parecchie di tali leggi fece la Francia, più d'una il

Belgio, molte ne fece l'Inghilterra, volendo che alcuna di esse fosse preceduta da ampie inchieste amministrative o parlamentari; l'Inghilterra medesima spinge anzi la scrupolosa rigidità di questo principio sino al punto che gli stessi regolamenti sulla materia telegrafica devono essere sottoposti al Parlamento.

Quanto al nostro paese, io ricordo come le Commissioni del bilancio da molti anni abbiano domandato una tal legge; ricordo come l'onorevole mio collega il presidente del Consiglio, fin dalla relazione del dicembre 1872, relativa al bilancio del 1873, avvertisse il Governo che da troppo lungo tempo si faceva attendere questa legge.

Io dichiaro quindi all'onorevole Parenzo che per 'l prossimo novembre conto di presentare alla Camera il relativo progetto; ed aggiungo che, per imitare, per quanto è possibile, il metodo tenuto dall'Inghilterra ed al quale ho ora accennato, cioè di far precedere la legge da accurata inchiesta, io mi circonderò dei lumi d'una Commissione, composta principalmente da uomini parlamentari. All'onorevole Parenzo, il quale ben mi conosce, non ho poi bisogno di aggiungere che questo progetto di legge sarà informato certamente a quei principî liberali a cui non verrò meno giammai, a quei principî di garanzie private e pubbliche, che esposi in occasione della discussione del bilancio di prima previsione. (*Bene! Bravo!*)

A proposito di telegrafi anche l'onorevole Pandolfi mi chiese qualche provvedimento; ma in una cerchia speciale e locale; mi chiese cioè l'attivazione di nuove linee telegrafiche della Sicilia, desiderando egli specialmente che si stabilisca una linea telegrafica per il comune di Troina.

Egli avrà veduto che io ho introdotto per nuove linee telegrafiche un aumento di spesa di 30 mila lire nel bilancio definitivo, e ciò precipuamente per provvedere alla pubblica sicurezza; onde se la linea di Troina è utile a tale riguardo, nella distribuzione del fondo, di cui trattasi, spero di poter assecondare i desiderii dell'onorevole Pandolfi.

L'onorevole Pandolfi mi chiese un'altra cosa. Egli disse che il servizio postale per questo stesso comune di Troina si fa mediante pedone; soggiunse che, essendo ora aperta la strada rotabile, si dovrebbe sostituire il servizio postale per carrozza al servizio per pedone. Per questa parte io dubito che mi sia consentito di soddisfare al suo desiderio per varie considerazioni, ma sopratutto per la ristrettezza delle somme all'uopo stanziate in bilancio. Sono molti i luoghi in cui, pure essendovi le strade rotabili, il servizio postale è fatto da pedoni. Se tutti i servizi che sono ora fatti per mezzo di pedoni in Italia dovessero essere sostituiti da servizi di carrozza, ciò porterebbe la necessità di un ingente aumento di spesa. Nondimeno io non mi rifiuto di esaminare la cosa, e se nei limiti dei fondi stanziati in bilancio, e facendo il confronto dell'importanza di questo servizio con quello di altri servizi del medesimo genere, mi fosse dato di soddisfare i desiderî dell'onorevole Pandolfi io ne sarei lietissimo.

Mi resta ora a parlare delle questioni ferroviarie; e qui pure, per cominciare dalle questioni speciali, mi farò a rispondere all'onorevole Maurogònato ed all'onorevole Boselli, i quali fecero osservazioni e reclami relativamente alle tariffe. L'onorevole Maurogònato si duole che non siano state abbassate le tariffe relative al trasporto dei viaggiatori nella Venezia, e l'onorevole Boselli alla sua volta si lagna non siansi abbassate quelle relative ai servizi cumulativi per il Cenisio colla Francia, la Svizzera ed il Baden.

È innegabile quanto disse l'onorevole Maurogònato, che, cioè, è un grave inconveniente vi sieno nella Venezia, riguardo ai viaggiatori, tariffe superiori a quelle del resto della rete dell'Alta Italia. È pur vero, come accennò l'onorevole Maurogònato, che in forza di queste tariffe pel trasporto dei viaggiatori si percepiscono nel Veneto 700,000 lire all'anno più che non si ricaverebbe se le tariffe venete sui viaggiatori fossero uguali a quelle della Lombardia e del Piemonte. Ma appunto per ciò, per uguagliare le tariffe del Veneto, sarebbe necessario, come ammise lo stesso Maurogònato, di dare un

compenso alla Società esercente, la quale ha assunto un canone da pagare, e che, se le si diminuissero le risorse, potrebbe rifiutarsi di pagarlo per intiero.

L'onorevole Maurogònato accennò di avermi di questo argomento privatamente parlato, ed io posso rispondergli che, anche per ciò, non ho mancato di far pratiche in proposito colla Società. Dietro di esse, che cosa mi aveva proposto la Società? Aveva proposto di aumentare in Lombardia, in Piemonte e nel resto della propria rete, di mezzo centesimo per tonnellata e chilometro le basi di tariffa per le merci a piccola velocità, le quali ora pagano meno di 6 centesimi; più di estendere il diritto di registrazione di 10 centesimi, per le spedizioni dei bagagli delle merci a grande e piccola velocità in vigore nel servizio italo-francese, a tutti gli altri servizî interni e cumulativi. Con ciò la società si sarebbe compensata delle preindicate 700,000 lire.

Ma io credo che, ove si fosse applicata questa disposizione e che quindi in paesi, i quali sono già in possesso di determinate tariffe più vantaggiose, queste si fossero elevate, l'aumento avrebbe sollevati gravissimi lagni e malcontenti, poichè può dirsi, riguardo alle tariffe, come riguardo alle imposte, che i nuovi pesi si sentono più assai degli antichi. Era d'uopo quindi tener presente il vecchio adagio giuridico; *Melior est causa ejus qui certat de damno vitando quam ejus qui certat de lucro captando.*

D'altronde, entrando in questa via della unificazione delle tariffe ferroviarie in Italia, non bisognerebbe limitarsi al Veneto; anche le altre parti di Italia non hanno unità di tariffa. Infatti rilevasi dalle statistiche che il prodotto medio di una tonnellata chilometro in questi ultimi anni risultò per la rete dell'Alta Italia di 0,067; per la rete delle Romane di 0,074; e per quella delle Meridionali di 0,055.

Vede adunque l'onorevole Maurogònato che noi non abbiamo una unificazione di tariffe, e che, se si deve venire ad una riforma, è necessario di farla complessiva e generale per tutta la rete italiana.

Io credo però che colle nuove convenzioni ferroviarie sarà introdotta una tale unificazione, credo anzi che ciò costituirà uno dei benefizî che le nuove convenzioni arrecheranno al paese.

Un'analoga risposta io devo dare all'onorevole Boselli per ciò che riguarda le tariffe del servizio cumulativo coll'estero e specialmente colla Svizzera e colla Francia.

È vero che per la modificazione di tali tariffe ebbe luogo l'accordo, a cui accennò l'onorevole Boselli, fra la società dell'Alta Italia, la società francese di Parigi a Lione ed al Mediterraneo, e la società delle ferrovie occidentali svizzere, sulle basi di un servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori e delle merci fra le stazioni italiane e quelle di Basilea, Aarau e Lucerna per la via di Modane. L'accordo in questione portava per questi trasporti una notevole riduzione delle tariffe, soddisfacendo ai reclami del commercio della Liguria, e riparando agli inconvenienti, ai quali accennò l'onorevole Boselli.

Ma a questo riguardo io dovrei avere per difensore l'onorevole Maurogònato, mentre si fu, dietro i reclami delle rappresentanze di Venezia, le quali temevano potesse essere grandemente pregiudicato il commercio di quella città, che si dovettero provocare nuove trattative, nuovi accordi, nuove disposizioni.

E invero quel timore non era infondato; mentre, come ha detto l'onorevole Boselli, all'accordo sopra menzionato erasi posta la condizione che le stesse tariffe venissero applicate anche al Brennero pei trasporti fra l'Italia, la Svizzera e il Baden, il che avrebbe per quella via introdotto delle tariffe più elevate in confronto di quelle ora esistenti sulla predetta strada ferrata del Brennero. E tali aumenti di tariffa non sarebbero stati così irrilevanti, come forse l'onorevole Boselli suppone; imperocchè da e per Venezia, per la percorrenza di 155 chilometri fra quella città e il confine di Peri, questo aumento avrebbe importato una maggiore spesa variabile, secondo i casi, da lire 3 ad 1.50 per tonnellata.

Se dunque da una parte i reclami della Camera di commercio di Venezia ci spinsero a far chiedere a tale riguardo altri temperamenti, avemmo inoltre delle trattative con altri Stati, che in tali tariffe credevano di avere un interesse, e che mostraronsi desiderosi di esprimere a tale riguardo il proprio voto ed i propri pensieri.

Tali trattative non sono esaurite, e l'onorevole Boselli comprenderà quindi che si è agito a seconda dei riguardi internazionali, ed a seconda dei riguardi dovuti ad altre provincie, applicando, con piena parità di trattamento, le massime stesse, cui accennava testè rispondendo all'onorevole Maurogònato circa alle tariffe dei viaggiatori nelle provincie venete.

L'onorevole Correale mi ha chiesto contezza dello stato e del progresso dei lavori sulla linea da Eboli a Torremare per Potenza. Io posso assicurare l' onorevole Correale che metto in opera il maggior zelo, che per me si possa, nell'affrettare tali lavori; tanto più trattandosi di una linea, la quale deve abbreviare di 200 chilometri la via dalla Sicilia a Napoli ed a Roma. Io mi sono dovuto per conseguenza continuamente occupare di increscevoli questioni cogli appaltatori; questioni, le quali furono quelle che maggiormente impedirono il rapido andamento dei lavori.

In forza delle cure impiegate si ottenne che domenica scorsa avvenisse l'apertura all' esercizio del tronco da Romagnano a Balvano, riguardo al quale ieri stesso, mentre l'onorevole Correale parlava, ricevetti da Romagnano il telegramma delle rappresentanze di quei comuni, che mi scrivevano:

« Balvano in festa per apertura tronco di ferrovia Romagnano-Balvano; dimostrazione imponente: popolo entusiasta, grato, riconoscente, invia ossequenti saluti ».

Così, quanto all' altro tronco da Balvano a Baraggiano, io spero che esso potrà fra pochi mesi essere aperto, e del pari, dalla parte opposta di Potenza, confido che nel mese di agosto potrà aprirsi il tronco da Grassano a Calciano.

Relativamente poi ai due tronchi più difficili, i quali sono più presso a Potenza dall'uno e dall'altro lato, io non posso porgere, riguardo al tempo in cui saranno aperti, notizie altrettanto appaganti; poichè l'onorevole Correale ne conosce certamente gli ostacoli e le difficoltà; ma lo posso assicurare che questi ostacoli e queste difficoltà farò ogni sforzo per poterli sollecitamente superare. (*Benissimo!*)

Eccomi ora ad una ben grave questione, alla questione del Gottardo, su cui mi furono rivolte interrogazioni dagli onorevoli deputati Giudici, Podestà, Adamoli e Velini.

In tale argomento io potrei dire che mi è necessario di chiudermi in un grande riserbo; inquantochè, siccome in questo stesso momento è radunata una conferenza internazionale, la quale, dal telegramma che mi giunge in questo punto, vedo avere oggi stesso tenuto due sedute, così sarebbe sconveniente il pregiudicare quelle risoluzioni, che potessero nella medesima essere adottate, con dichiarazioni intempestive. Nondimeno sarò meno circospetto che non mi consigliasse di esserlo l'onorevole mio amico, il deputato Adamoli. Io agli onorevoli Giudici, Podestà e Velini non risponderò che non rispondo. Anzi io dirò loro che nessuna di quelle importanti osservazioni, che essi fecero, sarà dimenticata da parte dei rappresentanti italiani nella conferenza internazionale.

Noi ricorderemo alla Svizzera le disposizioni degli articoli 1 e 11 della convenzione di Berna, in forza delle quali disposizioni la Confederazione si era assunta l'obbligazione di procurare l'esatto adempimento di quella convenzione; in forza delle quali essa doveva cttenere che gli statuti della società fossero conformati in modo da raggiungere codesto scopo; in forza delle quali la Confederazione medesima doveva far sì che la cauzione da fornirsi dalle società fosse sufficiente per garantire il perfetto adempimento dagli obblighi suoi.

Noi ricorderemo pure alla Svizzera che furono fatte delle spese considerevoli in opere delle linee ticinesi del piano; opere, che non erano contemplate dalla convenzione di Berna

(*Voci:* È vero!), ed opere di tanto dispendio da superare tutte del doppio i preventivi; imperocchè, mentre per la linea da Cadenazzo a Locarno si dovevano spendere due milioni, se ne spesero sei; mentre per la linea, la quale va da Lugano a Chiasso, se ne dovevano spendere 5, si spesero 15 milioni.

Noi quindi non tralascieremo di far esaminare se convenga di mantenere nel consorzio internazionale queste linee ticinesi del piano, di cui è perdente perfino l'esercizio.

Ma in pari tempo noi non possiamo dimenticare che l'Italia ha già speso 15 milioni in quest'opera, onde nessuno potrà farci censura, se noi ci poniamo a discutere sul modo di far sì che questi 15 milioni non siano gettati per le rupi del Gottardo.

L'onorevole Velini mi domandò: abbandonate voi la linea del Ceneri? Io posso rispondergli con piena sicurezza: noi non abbandoniamo la linea del Ceneri; ma debbo in pari tempo soggiungere che ciascuno riconoscerà che, quando si è di fronte a un disavanzo di 102 milioni, ridotto poscia a 74 milioni, disavanzo il quale risulta dall'aver fatto prima un preventivo di 187 milioni, che venne fatto salire ad un tratto a 289, e che dopo con altra perizia da 289 venne con terzo computo valutato in 261 milioni; dietro tali mutamenti ed in tale incertezza noi dovevamo far esaminare questa perizia con tutte le cure, con tutta la diligenza possibile.

L'Italia del resto non ha mai, fino da quando venne in discussione la prima volta la convenzione di Berna, non ha mai tralasciato di dichiarare che nella proposta e adottata rete del Gottardo vi erano opere, le quali non erano certamente essenziali al grande scopo che si voleva raggiungere; ond'è che sotto questo aspetto noi saremo certamente coerenti a quello che ha sempre detto l'Italia, se ci rifaremo a riesaminare le questioni, le quali sono state sollevate nelle conferenze che condussero alla convenzione di Berna.

Nelle trattative internazionali noi avremo fisso in mente che l'Italia per questa grand'opera, se mi è lecito ripetere una frase di cui mi valsi anche l'anno scorso, ha fatto il

possibile e l'impossibile, che l'Italia ha assunto di spendere una somma più che doppia della stessa Svizzera, nel cui territorio l'opera si compie, più che doppia della Germania tanto più ricca e più potente di noi. Infine non dimenticheremo che vi sono dei comuni e delle provincie, che hanno dato cospicui sussidi: Genova, comuni e provincia, sei milioni; Milano, comuni e provincia, due milioni e mezzo; Como, provincia e comuni, quasi un milione. E non dimenticheremo che tali sussidi essendo stati dati da quei corpi morali, prima di definitive risoluzioni, anche la loro voce deve essere conseguentemente ascoltata.

Io spero di avere così risposto il più ed il meglio che per me si potesse alle interrogazioni di coloro, che sulla linea del Gottardo mi mossero convergenti ed insieme divergenti interrogazioni.

Ma a proposito della rete del Gottardo, l'onorevole deputato Velini mi interrogò pure intorno alle linee d'accesso che sono a carico nostro, che devono essere costruite sul territorio italiano.

Tale questione fu già avvertito dall'onorevole Adamoli essere prematura, mentre, finchè non è ben deciso ciò che avvenga riguardo alla rete del Gottardo, sarebbe intempestivo il pronunciarsi sulle linee d'accesso.

Io posso tuttavia assicurare l'onorevole Velini, il quale mi ricordò sopratutto i progetti più recentemente proposti, che tale questione delle linee d'accesso, appena sia risoluta la questione principale, sarà discussa attentamente e risoluta essa pure.

Dall'Alpi al Lilibeo; dal Gottardo passerò a parlare della congiunzione della rete sicula, questione suscitata dalla interrogazione dell'onorevole Indelicato, resa di più grave momento dalla proposta dell'onorevole Morana.

Intorno questa congiunzione io ebbi occasione di discorrere a lungo l'anno scorso, in due tornate della Camera, nelle quali si erano sollevate interpellanze vivissime su questo stesso argomento.

Tuttavia vedrò ora di riassumere più brevemente e più chiaramente che io possa tale questione e vedrò di esprimervi la m'a impressione co.la massima imparzialità da un lato, e dall'altro col più vivo e sincero amore per l'isola di Sicilia.

Pigliamo dalla sua origine l'annosa questione.

La legge del 25 agosto 1863 sancì, oltre alla concessione di altre linee di cui non è il caso di parlare, anche « la concessione di una linea da Messina a Siracusa per Catania, ed una da Catania a Palermo con una diramazione sopra Girgenti ed una sopra Licata nella Sicilia ».

Si ventilò quale dovesse essere il tracciato di quest'ultima linea; fu sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, con voto del 13 aprile 1873, dichiarò di ritenere che « la linea delle Caldare non rispondesse completamente allo spirito della legge 25 agosto 1863 », di cui ho dato lettura.

Esso ebbe a dire che « dall'esame del testo della legge chiaro apparisce come, secondo la mente del legislatore, si tratta di unire Catania e Palermo per una linea, la quale, mentre sia la più breve possibile, sia anche quella che favorisca il commercio dell'interno dell'isola e di fronte alla quale le linee dirette a Girgenti ed a Licata non abbiano altro carattere che quello di diramazioni secondarie, e per conseguenza non si potrebbe altro che, nel caso di difficoltà tecniche assolutamente insuperabili o superabili soltanto con mezzi sproporzionati ai beneficî ritraibili, deviarla dalla naturale direzione e rendere più lunghe e costose le comunicazioni delle provincie di Messina, Catania, Siracusa e Caltanissetta verso la provincia di Trapani, e sopratutto verso la provincia e la città di Palermo, che è quella verso cui converge la maggior parte del movimento interno dell'isola ».

Dietro questo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio dei ministri di quel tempo ordinò l'asta della linea di Montedoro.

Questa linea era stata stimata a circa otto milioni di lire, ma l'appalto ne fissò l'importo ad una somma inferiore a sette milioni. Se non che, cominciati i lavori, si vide che i

preventivi non potevano procedere, che conveniva introdurre delle grandi varianti, mutare quasi radicalmente le opere.

Perciò i lavori stessi furono fatti sospendere, e si ordinò all'ingegnere Nicolari d'intraprendere un nuovo studio su quella linea. Questo studio fu accuratamente eseguito, e le varianti introdotte fecero sì che la spesa si valutasse a lire 16,800,000, somma che il direttore delle ferrovie sicule e poscia con esso il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritennero potesse anzi elevarsi a 18 milioni ed anche più.

Era questa la condizione delle cose quando, l'anno scorso, si presentò la controversia innanzi alla Camera. Secondo l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici, come accennasi, il Ministero aveva ordinato che, ritenendosi non soddisfacesse la linea delle Caldare alla legge del 1873, venisse appaltata quella di Montedoro. Ma le prese decisioni dovevano naturalmente fondarsi pure sui dati, che io ho esposto, circa alla spesa da sostenersi comparativamente per l'una e per l'altra linea. Senonchè alla stregua dei fatti si verificò che la linea di Montedoro, invece di costare 8 milioni, veniva a costarne niente meno che diciotto e più che diciotto. Ciò posto, conviene egli, per un abbreviamento di 20 chilometri soltanto, spendere forse venti milioni di più? Tale circostanza mi diede sùbito luogo a dubitare se si dovesse mantenere la scelta di questa linea di Montedoro, che anni sono era invocata sì vivamente dalla città di Palermo. Però nella discussione che ebbe luogo l'anno scorso di questi giorni, io a chi mi voleva spingere ad una soluzione immediata rispondeva che una decisione immediata allo stato delle cose d'allora io non poteva prenderla assolutamente.

E invero io diceva che, essendosi verificato che per la linea di Montedoro, la quale era stata stimata otto milioni, ne occorrevano invece almeno 18, avrebbe potuto succedere avvenisse lo stesso pel progetto delle Caldare. Non vorrei, io diceva, che i quattro milioni che erano stati calcolati di spesa, i quali sono già diventati sei, venissero ad ascendere definitivamente ad una somma molto maggiore.

Io dissi quindi di non voler prendere alcun impegno, se non avessi fatto eseguire anche per la linea delle Caldare uno studio comparabile con quello di Montedoro, perchè fatto dai medesimi tecnici, colle medesime vedute ed elementi di calcolo.

Ordinai quindi al direttore dei lavori ferroviari in Sicilia, che facesse compiere il progetto delle Caldare, sopra i medesimi elementi, in base ai quali erasi compiuto quello di Montedoro.

Tale progetto, come ebbi a dire all'onorevole Di Rudinì, che quest'inverno m'interpellò in argomento, non mi era giunto in quel tempo; e, giuntomi più tardi, fu esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il cui parere io trasmisi alla Commissione generale del bilancio, e fu da essa pubblicato come allegato alla sua relazione.

Questo nuovo progetto, giusta anche l'approvazione del Consiglio superiore, portò la spesa presunta per la linea delle Caldare ad 8,700,000 lire.

Ciò premesso, se noi avessimo di fronte soltanto queste due linee, io credo che non vi sarebbe possibilità di dubbio sulla preferibilità della linea delle Caldare.

Imperciocchè, se il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritenne che non soddisfacesse alla legge, la quale parla di una congiunzione diretta tra Palermo e Catania, la linea delle Caldare, parrebbe potersi dire del pari che non vi soddisfa nemmeno la linea di Montedoro, la quale non è, molto più che non lo sia la prima, una congiunzione diretta.

Trattandosi pertanto, ripeto, di un abbreviamento di una ventina di chilometri, non parmi vi sarebbe ragione sufficiente di spendere nove o dieci milioni di più senza raggiungere lo scopo, ed andando in terreni inospiti, inabitati; mentre la linea delle Caldare percorre dei luoghi capaci di ricche produzioni, ove trovansi importanti miniere di zolfo e di salgemma.

Ma, prima che giungesse il nuovo progetto della linea delle Caldare, venne in campo un altro progetto. Vi era

invero anche prima un terzo progetto, il progetto delle *Due Imere.* Ma esso portava una spesa valutata in 33 milioni, e questa era tal cifra che tratteneva anche i più arditi dal sostenerlo, ed inoltre quel progetto faceva passare la strada in terreni non meno spopolati che quelli della linea di Montedoro.

Sorse recentemente, dicevo, un altro progetto, quello che fa correre la linea di congiunzione sicula da Roccapalumba a Vallelunga, e da Vallelunga a Xirbi secondo una variante, ed a Caltanissetta secondo un'altra variante.

Quando mi pervenne questo progetto, accompagnato dai desiderii, dai voti, dalle raccomandazioni fervidissime di Palermo, di Caltanissetta e paesi finitimi, posi subito ogni premura a farlo studiare esso pure. Incaricai quindi il direttore generale delle opere ferroviarie della Sicilia di eseguire prima uno studio sulle carte, poi di fare un'escursione sui luoghi per averne *de visu* nozioni precise. L'ingegnere Billia infatti fece un diligente studio sulle carte, poi si recò sui luoghi, e mi mandò il proprio rapporto. Secondo il rapporto medesimo risulterebbe che la linea di Vallelunga presenta tecnicamente buone condizioni topiche, e che passa, a differenza di quella di Montedoro, per luoghi dotati di grandissima feracità, in modo che, ove quella contrada fosse salutata dalla vaporiera, sarebbe resa più produttiva e più florida, e la ferrovia sarebbe alimentata dai trasporti di svariate e ricche produzioni.

Lo stesso direttore delle ferrovie sicule valuta la spesa di questa linea, andando da Roccapalumba a Xirbi, a venti milioni e mezzo e andando, invece che a Xirbi, a Caltanissetta, a 23 milioni.

Io chiesi quindi telegraficamente all'ingegnere Billia, per avere tutti gli elementi, tutti i dati relativi alla questione; dati, fra i quali è essenzialissimo anche quello del tempo; io chiesi all'ingegnere Billia, quanto tempo occorrerebbe a compiere il progetto esecut'vo, progetto sul quale si possa appaltare la linea, corrispondente, cioè, al progetto che abbiamo

per la linea delle Caldare, e chiesi quanto tempo esigerebbe poscia la costruzione dell'opera. L'onorevole direttore di quei lavori mi rispose che, spingendo con alacrità il progetto esecutivo, si potrebbe approntarlo in sei mesi, e che tre anni e mezzo occorrerebbero a costruire la linea; mentre, per la linea delle Caldare, il progetto esecutivo è compiuto, sì che può aprirsi l'asta quando si creda, ed il compimento dell'opera è valutato a ventun mesi di tempo.

Io sottometto alla Camera tutti gli elementi di un giudizio comparativo con assoluta imparzialità, perchè, come ho già accennato ieri, non desidero di meglio che di udire le opinioni, che si manifestassero con piena cognizione di causa in questo recinto.

Imperocchè devo notare che è una posizione abbastanza grave quella che è fatta al Ministero in codesta questione.

E invero per l'articolo 14 della convenzione approvata colla legge 25 agosto 1863 fu concessa la linea da Catania a Palermo senza precisa determinazione, onde tale determinazione fu lasciata in facoltà del Governo. Io credo perciò che non siasi espresso esattamente l'onorevole Morana, allorchè ieri ebbe a dire che la linea di Montedoro l'ha stabilita la Camera. Nella legge non erasi detto nulla; la Commissione parlamentare, la quale nel giugno 1870 riferì alla Camera intorno a queste ferrovie, raccomandò al Governo la linea delle Caldare; ma nella tornata, nella quale si è trattato questo argomento innanzi ai rappresentanti della nazione, il Ministero si è riserbata assoluta libertà d'azione, onde potere scegliere, sia questa linea delle Caldare, sia una linea diversa che potesse risultargli più conveniente; libertà d'azione, della quale appunto valendosi aveva poi decretata ed appaltata la linea di Montedoro.

Ora che io ho esposto tutti gli elementi di fatto, esprimerò in modo altrettanto netto il mio avviso.

Io dico che, se una linea sola di congiunzione si dovesse fare, non esiterei a scegliere la linea per Vallelunga. E invero, se per avventura si poteva esitare quando trattavasi di

mettere a confronto la linea delle Caldare con quella di Montedoro, in forza della quale l'abbreviamento fra Palermo e Catania, fra le due grandi città dell'isola, non era che di venti chilometri; non si potrebbe invece esitare, a parer mio, trattandosi d'una linea come quella di Vallelunga, che fra Palermo e Catania abbrevia la via, in confronto della linea delle Caldare, di 60 chilometri.

Ecco infatti i dati della relazione Billia, il cui progetto debbo osservare che non è identico a quello ideato dall'ingegnere Cavallari, avendo introdotto alcune varianti.

Ecco, ripeto, i dati relativi a ciascuna delle varie linee preindicate: linea di *Vallelunga*, lunghezza 60 chilometri; importo della spesa 20,500,000 lire; e 2 milioni e mezzo di più, se, invece di andare a Xirbi, si vada a Caltanissetta. Distanza da Palermo a Caltanissetta chilometri 135; da Palermo a Catania chilometri 244. Linea di *Montedoro*, lunghezza 30 chilometri, 18 milioni di costo. Distanza da Palermo a Caltanissetta chilometri 156; da Palermo a Catania chilometri 284. Linea delle *Caldare*, lunghezza 27 chilometri, prezzo 8,740,000 lire. Distanza da Palermo a Caltanissetta, chilometri 183; da Palermo a Catania, chilometri 304. Perciò tra la linea delle Caldare e quella di Vallelunga la differenza è di 60 chilometri nel tragitto tra Palermo e Catania: e di 48 chilometri nel tragitto da Palermo a Caltanissetta.

Ciò posto, l'importanza delle due grandi città di Palermo e di Catania è tale che, se noi fra di esse facessimo quella prolungazione viziosa di 60 chilometri, discendendo a mezzodì da Roccapalumba fino alle Caldare, per risalire da Canicattì a Caltanissetta od a Xirbi, ne verrebbero più tardi, non solo i disagi e i lamenti di quelle grandi e cospicue città, ma ne verrebbe pure quello che è sempre seguìto quando le maggiori città sono congiunte mediante linee prolungate e viziose; vale a dire la necessità di congiungerle con un'altra linea più breve e diretta. Così è accaduto per la linea da Milano a Venezia, dove, sebbene per la via di Bergamo non vi fosse che una maggiore lunghezza di venti chilometri, si è

dovuto addivenire alla linea diretta ed abbreviatrice di Treviglio-Rovato; così è accaduto per la linea da Roma a Firenze, dove, per evitare un prolungamento di percorso di 56 chilometri, si è dovuto costruire la trasversale Terontola-Chiusi; così accadrà certamente che dovremo compiere la linea diretta Roma-Napoli, perchè, ripeto, queste grandi città non si possono lasciare senza la più breve congiunzione.

E lo stesso, per conseguenza, avverrebbe riguardo a questa importante congiunzione tra Palermo e Catania.

Perciò, se non si dovesse fare che una sola linea, non esiterei a scegliere la linea più breve e diretta fra Palermo e Catania, fra Palermo e Caltanissetta, per Vallelunga: non esiterei, per le ragioni d'ordine giuridico ed esegetico, che furono riconosciute dal citato voto del Consiglio superiore; non esiterei, per le ragioni economiche, civili, sociali, cui ho fatto allusione testè.

Ma d'altra parte io mi dissi che la linea fra le Caldare e Canicattì è una linea tanto breve e che passa per località, le quali dànno sì importanti prodotti, che nell'avvenire questa linea dovrebbe indubbiamente esser fatta essa pure.

Ora, ciò posto, io mi dissi altresì: poichè non si può mancare di costruire più tardi questa linea, tant'è che la facciamo sùbito a beneficio, non solo delle provincie cui serve direttamente, ma a beneficio di tutta l'isola, a beneficio della stessa Palermo, la quale anticiperà di oltre due anni la sua congiunzione con Catania e con tutta la parte orientale dell'isola; dappoichè, come dissi, la linea di Vallelunga non potrebbe essere costruita che nel termine di quattro anni almeno.

Queste sono le mie impressioni, le mie disposizioni di animo dietro uno studio accurato della questione. Io credo di poter quindi usare anche pubblicamente la frase, che ho adoperato con alcuni amici miei, scrivendo o dicendo loro che in questa occasione mi sarei mostrato più siciliano dei siciliani, inquantochè le due linee non mi erano state domandare da alcuno, e tutta la ressa era *hinc inde* diretta ad

ottenere una linea anzichè l'altra. L'unica cosa tuttavia, che non posso dissimulare e tacere, quella si è che, quanto ad una linea di congiunzione, il Governo ha facoltà di farla eseguire senza bisogno di legge, in applicazione dell'articolo 14 della citata convenzione approvata per legge; ma, quanto all'altra, per provvedervi occorrerebbe una seconda legge; dappoichè, una volta decretatane una di queste linee, la concessione autorizzata dal citato articolo 14 è adempita, ed il Governo avendone usato non è più investito della facoltà che gli è stata concessa dalla precitata legge.

Io ho espresso molto nettamente il mio modo di vedere, ispirato al grandissimo affetto che nutro per la Sicilia; ma siccome io sento la grandissima responsabilità che, nelle proposte che in tal senso fossi per fare, nei conformi provvedimenti che avessi ad ordinare, io stesso ed il Governo ci verremmo ad assumere in questo momento, appunto perchè il tracciato della linea di congiunzione non è precisamente stabilito dalla legge, così non desidero di meglio che di essere illuminato da un voto della Camera.

Dopo avere parlato del grande valico internazionale per le Alpi elvetiche, e della più disputata delle linee insulari, mi accingo ad esprimervi gli intendimenti del Ministero riguardo alle molte altre ferrovie, di cui anche nell'occasione di questo bilancio mi si è fatta vivissima istanza, con un fuoco di fila di numerosissime interrogazioni.

Io posso assicurare la Camera che non intralasciai studi e lavoro nell'esaminare tutte le linee, a cui si riferirono le accennate interrogazioni. Ma eravi da pensare, contemporaneamente a questo studio già gravissimo del completamento della rete ferroviaria italiana, eravi da pensare all'altro studio ancor più grave, a quello diretto a riordinare e far esercitare la rete della intera penisola e della grande isola siciliana. Dissi *contemporaneamente*; poichè, a parte anche la questione del tempo del pari incalzante per l'uno e per l'altro lavoro, anche sotto l'aspetto intrinseco le due questioni si presentarono necessariamente connesse. Imperocchè, come si è

detto dal Ministero fin dall'anno scorso (1) quando si trattò del riscatto della rete dell'Alta Italia, siccome il vantaggio di aver in mano l'intera rete consiste nel poterla distribuire razionalmente, così questa distribuzione, questa composizione razionale sarebbe distrutta di nuovo col frammettervisi altre linee ad altri concesse, senza le necessarie provvidenze che, in vista appunto di queste nuove costruzioni, si prendessero per l'esercizio.

Ora questo triplice problema, di completare la rete ferroviaria italiana, di riordinarla, di darla in appalto, questo triplice problema è tale che, a voler tentare di scioglierlo a dovere, esige serii e gravi studi e tempo corrispondente, è tale che solo chi non sa misurare l'infinità di questioni, che vi sono inerenti, può farci rimprovero di non averlo sbrigato in pochi mesi e in mezzo a tante altre cure.

Infatti un contratto d'esercizio per la sua stessa novità offre un'infinita quantità di delicatissime questioni.

È più conveniente che questo contratto d'esercizio sia fondato sopra un puro e semplice appalto della trazione, sopra corrispettivi proporzionali ai treni-chilometro, alle tonnellate-chilometro? Oppure giova meglio l'adottare il sistema di un canone fisso e progressivo, o quello di un canone fisso ed una determinata compartecipazione negli utili?

E quale sarà questa quota proporzionale da combinarsi per modo che non manchi lo sprone nella Società esercente di aumentare il traffico, che non siano troppo lauti i guadagni altrui sulla proprietà dello Stato?

E quale è la più opportuna divisione e distribuzione della rete italiana? E, correlativamente a ciò, sono preferibili poche e grosse reti, o reti molteplici e di mediocre latitudine? Qual è il limite di lunghezza chilometrica e di prodotto, giusta il quale una rete di ferrovie può essere bene esercitata?

E il materiale mobile è più conveniente che venga mantenuto proprietà del Governo che lo abbia acquistato, o che

(1) Vedi 2ª tornata 26 giugno 1876, pag. 175.

lo acquistasse, oppure è più conveniente che venga venduto alle Società esercenti?

E poi vi hanno tutte le questioni assai ardue e delicate dirette a determinare le opere e le spese, che sono a carico dello Stato proprietario e quelle che sono a carico dell'esercente affittuario; vi hanno le questioni relative alla determinazione della dotazione del materiale mobile; vi hanno le questioni di tariffe, riguardo alle quali è da ventilarsi se e quanta balìa deve essere lasciata alle Società, se e quanta balìa debba riservarsi il Governo, ed è da provvedersi circa alle tariffe di applicazione, alle tariffe di concorrenza e simili; sono da maturare tutte quelle disposizioni, di cui ha ieri ampiamente parlato l'onorevole Nervo, e di cui ognuno un po' versato nella materia riconosce la somma gravità.

Ora se, per queste ed altre questioni ancora, il problema si presenta arduo per sè stesso, lo è tanto più per la sua novità. Di *concessioni* propriamente dette è piena l'Europa. Quanto alle concessioni, adunque, l'esperienza delle altre nazioni e la nostra pure ci hanno appreso quali siano i requisiti, le cautele, le guarentigie, quali siano i perfezionamenti che vi possono essere arrecati. Invece, di contratti d'esercizio, quali noi dobbiamo fare, non si hanno altri esempi che quelli d'una sola nazione, l'Olanda, dove pure il primo contratto che fu fatto lasciò a desiderare nei suoi effetti, fra le altre cose perchè non era stato dato uno sprone sufficiente alla Società per aumentare il traffico; sicchè in quest'anno medesimo quel contratto venne ad essere riformato. Quindi il problema dei contratti di esercizio si presentava più grave, più arduo per questa sua novità.

Se pertanto noi avevamo da una parte questo arduo contratto, simultaneamente, come dissi, ci si presentava con esso il problema del completamento della rete.

Questo completamento della rete noi vogliamo farlo al più presto.

L'onorevole Baccarini mi chiese se io sia disposto ad applicare l'ultimo articolo della legge del 28 aprile 1870, in forza

del quale era stabilito che il Governo del Re dovesse presentare nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del Regno e la classificazione delle ferrovie complementari, fissando la natura e la entità dei sussidi a carico dello Stato. Ora, a questo riguardo, io posso dichiarare schiettamente che sono disposto ad applicarlo, non già soltanto mediante la nomina di una Commissione, come l'onorevole Baccarini mi proponeva di fare, eccitandomi a ricostituire quella Commissione che per effetto della stessa legge era stata eletta; ma sono disposto a presentare, per i primi giorni in cui saremo di nuovo qui radunati dopo questi giorni fugaci con cui finiscono per ora i nostri lavori, il progetto di legge per cotesto completamento della rete ferroviaria italiana. (Benissimo! *a sinistra*).

E rispetto ai concetti, a cui informare questo schema di legge (e fu questa, se volete, la ragione precipua per cui alcuni progetti non vennero presentati finora), rispetto ai concetti a cui informare questo schema di legge, io diceva, sono perfettamente d'accordo con un egregio amico mio, l'onorevole Farini, con cui mi è sì grato trovarmi anche in questo perfettamente all'unisono. Egli, infatti, diceva: io credo che in questa materia non si deve procedere isolatamente, ma si deve procedere sinteticamente, complessivamente, si devono presentare non dei progetti singoli, non dei progetti isolati, dei progetti relativi ad una o ad altra linea ferroviaria, ma si deve bensì presentare un progetto complessivo.

Io, ripeto, sono con lui pienamente d'accordo. Se avessi voluto presentare dei progetti isolati, a quest'ora, oltre ai due che recentemente avete votato, ne avrei potuto presentare parecchi.

Ed anzi, a tale proposito, mi piace di fare una dichiarazione all'onorevole Compans. Io ho dovuto durare una pugna con me stesso nel non presentare il progetto di legge per la ferrovia Ivrea-Aosta, poichè tutto mi conduceva a pensare che, per un complesso di ragioni politiche, economiche, militari, ed in un intento nel più largo senso della parola, nazionale,

quella ferrovia potesse avere la preferenza sopra ogni altra. D'altronde gli elementi per redigere il progetto di legge erano in pronto, la Camera l'avrebbe accolto con unanime favore: tutto, ripeto, traevami a presentarlo: simpatie, promesse, sollecitazioni ed eccitamenti d'ogni maniera. Come dicevo, durai dunque una pugna contro me stesso e la vinsi.

E perchè ciò? Perchè io volevo presentare un progetto di legge complessivo, generale. Volevo, ad ogni patto, così fare in nome della giustizia distributiva, di quella giustizia distributiva, la quale vuole che quelle provincie, le quali sostennero e sostengono gravi sacrifizi per ferrovie aperte in altre plaghe, siano contemporaneamente in un prossimo giorno salutate dal fischio della vaporiera. (*Bene! Bravo!*)

Io lo dissi già alla Camera nella relazione del progetto di legge che presentai per la modesta ferrovia Milano-Erba; dissi, cioè, in quella relazione, che presentava isolatamente quel progetto di legge perchè per la ferrovia in discorso si chiedeva soltanto quel sussidio, che si disputa se sia equivalente al compenso che lo Stato ottiene dai servizi della ferrovia stessa; ma che, riguardo alle linee per cui richiedesi sussidio maggiore del sussidio ordinario e consuetudinario delle lire mille al chilometro, noi stiamo apprestando, con lungo studio e grande amore, un'ampia proposta la quale abbracci tutta la rete ferroviaria del Regno.

Questa proposta, lo ripeto, sarà fatta col più vivo sentimento della giustizia distributiva, essendo che in materia ferroviaria, come in ogni altra, è santissimo il principio il quale proclama: *prima pars aequitatis, aequalitas,* eguaglianza nei benefizi come avvi eguaglianza nei pesi per tutte le provincie del Regno.

Ma potevo io, indipendentemente dalle predette considerazioni relative alla vastità del problema, poteva presentare fin d'ora questo schema complessivo, anche avuto riguardo agli studi tecnici, i quali, per parecchie delle linee da comprendersi nello schema medesimo, sono tuttora incompiuti?

No certamente. L'onorevole deputato Allievi ieri parlò della necessità della antecedente esecuzione di questi studi, ad evitare che dei contratti di grandi opere e di grande spesa vengano fatti a casaccio, come sarebbe, egli disse, avvenuto per linee recentemente dalla Camera decretate, ove io non avessi rapidamente provveduto a far esaminare e controllare degli studi privati.

Ora io ricorderò alla Camera che questo medesimo concetto l'aveva io pure espresso nell'ultima discussione sul bilancio di primitiva previsione.

In quella circostanza diceva: « Io credo che quello che ha danneggiato il paese nella concessione e nella costruzione delle nostre ferrovie sia stato l'andazzo sinora seguìto di por mano alle ferrovie stesse con studi molto incompleti o molto imperfetti. Io credo che siano necessari studi assai ben fatti, assai precisi, perchè nelle concessioni, nei contratti di costruzione, non vengano stabiliti corrispettivi che quasi, in tale caso, dipendono da un giuoco di sorte, giuoco nel quale lo Stato, in ultima analisi, viene a perderci sempre. Imperocchè in questa corsa aleatoria, se il contratto è di grande vantaggio per l'altro contraente, lo Stato di questo lucro non è in alcun modo compensato. Ma, se anche il contratto è fatto invece con grande vantaggio dello Stato, con perdita dell'altro contraente, lo Stato nulla vi guadagna, perchè il contraente medesimo cerca di redimersi con cattive costruzioni, con tergiversazioni, con liti e con ogni altro artificio. Perciò io credo che i buoni studi debbano costituire una delle basi precipue, che noi dobbiamo porre al nostro futuro edificio ferroviario ».

Questo io diceva allora, questo mi piacque ora di vedere sì bene dimostrato dall'onorevole mio amico Allievi; questo vi dimostra quanto io sia stato coerente con me stesso nella condotta che seguii.

Per esempio, una delle linee, delle quali io mi propongo essere fervido propugnatore, è la linea Eboli-Reggio; questa linea io la sosterrò innanzi alla Camera, con piena convin-

zione del dovere che abbiamo di mandarla ad effetto. Ma la intenzione appunto, che io sempre ebbi, di voler comprendere questa linea nel primo progetto che venisse presentato alla Camera, faceva sì che il progetto medesimo non potesse essere presentato nell' attuale scorcio di Sessione; poichè per quella linea mancavano degli studi sicuri, differentissime erano le opinioni dei tecnici che avevano studiato la linea, non solo riguardo alla preferibilità del tracciato litoraneo o del tracciato interno o di un tracciato misto, ma altresì riguardo alla spesa che l'uno o l'altro tracciato importerebbe.

Ora io domando se in questa divergenza riguardo ai tracciati, e sopratutto riguardo alla spesa, sarebbe stato prudente, nell'interesse dello Stato, di avventurare un qualsiasi contratto.

Io procedetti insomma in piena conformità a ciò che nello scorso dicembre aveva dichiarato alla Camera, nell'occasione della discussione del bilancio di prima previsione. A tale proposito anzi io rammenterò a voi, che allora, parlando delle strade ferrate di cui avevo in animo di proporre la costruzione, io ebbi a dire che *le sarde le metteva veramente fuori linea*, ritenendo si dovesse per le ragioni che esposi, provvedere ad esse prima che per ogni altro gruppo. Io ciò allora dissi, e credo di avere pienamente mantenuta la mia parola,

Dissi inoltre allora che dopo metteva, fra le più necessarie, le ferrovie di quelle provincie, le quali hanno sostenuto finora il peso per tutte le altre strade ferrate, senza essere dotate esse pure di un chilometro di ferrovia, come sono la provincia di Belluno, la provincia di Sondrio; e potrei aggiungere altresì la provincia di Campobasso, poichè la provincia di Campobasso ha appena qualche lembo del suo territorio toccato dalla ferrovia; essa in conclusione non ha che metri 4 di ferrovia per chilometro quadrato. Quindi, secondo il principio cui ho dichiarato di voler essere fedele: *prima pars aequitatis aequalitas*, a me pare che giustizia voglia si debba senza fallo provvedere in cotesto prossimo progetto

di legge alle ferrovie per le provincie di Belluno, di Sondrio e di Campobasso.

Ma vi sono anche in altre parti dello Stato dei capoluoghi di provincia, i quali non sono provveduti di strada ferrata, e cioè Ascoli, Macerata, Teramo, le cui linee costano pure pochissimo; ond'è tanto più necessario che questi capoluoghi non siano più a lungo privi di questo mezzo di perfezionata viabilità, che divenne quasi indispensabile elemento di vita prospera e civile.

Ed altre linee ancora vi hanno, cui mi sembra imperioso debito di provvedere, come sono quelle le quali hanno per sè tale e sì grande concorso di comuni e di provincie da far sì che il non secondare, il non rimeritare questi nobili impulsi sarebbe per lo Stato più che una colpa.

Tale è, per esempio, la linea Zollino-Gallipoli, per la quale gli enti locali si dichiararono disposti a sostenere tutte le spese, purchè per parte nostra si intervenga riguardo all'esercizio; tale è pure la linea Foggia-Manfredonia, per la quale nobilissimi sacrifizi la Capitanata è pronta a sostenere.

L'onorevole deputato Carnazza parlava oggi della linea siracusana.

Ora io, a questo riguardo, aggiungerò brevi parole a quelle dette con molto maggiore autorità dall'onorevole presidente del Consiglio.

Se c'è linea che io credo sia necessario far eseguire, questa linea è, non seconda certo ad alcuna, quella di Siracusa-Noto.

A Noto infatti, di fronte al gran nome di Siracusa, non valse l'*uti possidetis*, per mantenersi capoluogo di provincia. Noto venne privata di tale qualità, ebbe altri non lievi pregiudizi e formalmente le si promise dallo Stato un compenso. La linea di Noto d'altronde è una linea così facile, così piana, così poco costosa che, avuto riguardo a tutte le circostanze, sarebbe moralmente impossibile di dispensarsi dal farla eseguire. Tuttavia, siccome le rappresentanze della provincia di Siracusa comprendono esservi la prosecuzione della linea

Siracusa-Noto, la prosecuzione da Noto a Licata, che non è altrettanto facile tecnicamente, che non è sì poco costosa e non si presenta in circostanze altrettanto urgenti e imperiose; così esse molto accortamente dichiarano di condizionare i sussidi, che offrono, alla costruzione della intera linea Siracusa-Licata.

Ebbene, siccome questi sussidi sono considerevolissimi, io dichiaro di non avere difficoltà a comprendere nel progetto di complemento della rete ferroviaria, ove siano mantenuti e completati i cospicui sussidi a cui ho accennato, l'intiera linea predetta, per la quale sono sì vive le istanze da parte di quella ricca provincia.

Vengo ora alle linee da lungo tempo vagheggiate dalla città di Venezia. È certo che il Veneto ha dato in Italia un nobilissimo esempio di iniziativa, di coraggio, di saper fare da sè per provvedersi delle proprie ferrovie. In quel giorno infatti, in cui era stato proposto il progetto di legge, mediante il quale stabilivasi che venisse dato per ogni linea ferroviaria, che si volesse costruire, un sussidio di 1000 lire al chilometro per 35 anni, in quel giorno, mentre in generale si trovava troppo inadeguato, troppo esiguo tale sussidio, la Venezia disse: io me ne contento; con questo sussidio parecchie delle linee che mi mancano penso a farle da me. Ed essa si raccolse infatti in consorzi provinciali e si accinse a costruire una rete di importanti linee a questa condizione. La Venezia, che ha dato questi ottimi esempi in addietro, si propone di procedere ancora animosa sopra la stessa via. Ed invero i sussidi che dalle provincie della Venezia sono offerti per la linea da Venezia a Portogruaro, per la linea da Adria a Chioggia per la linea di Bassano, sono veramente cospicui.

Ora io dichiaro che, in forza di questi sacrifizi che la provincia di Venezia nobilmente si impone, noi comprenderemo queste linee nella prima proposta di costruzioni ferroviarie, e ciò sia che si adotti la base del sussidio chilometrico, sia che si offra a quella, come ad ogni altra provincia, di provvedere all'armamento ed all'esercizio, ove gli enti locali provvedano alle altre opere stradali.

Mi è d'uopo ora parlare di linee, le quali occuparono con vario ed anche opposto intento un numeroso e valoroso manipolo degli oratori, che presero la parola in questa discussione: voglio dire delle linee dell'Emilia.

Intorno ad esse parlarono infatti, per una linea ad occidente di quella della Porretta, l'onorevole Mordini; e per una linea ad oriente della porrettana, oltre all'onorevole Baccarini, che si occupò ampiamente di tutta la rete ferroviaria italiana, anche gli onorevoli deputati Farini, Codronchi, Saladini, Guarini, Gessi, Minucci, se altri per avventura io non dimentico.

Ora, i valichi dell'Appennino io li aveva già ricordati nella discussione del bilancio di prima previsione.

Io infatti allora aveva detto: « Su quel magnifico rettilineo ferroviario di 350 chilometri fra Piacenza ed Ancona, che attraversa gli antichi ducati, le Romagne, le Marche, e per Parma, Reggio, Modena, Bologna, Imola, Faenza, Forlì, Rimini, Pesaro, Fano e Sinigaglia, tocca una sì superba ordinanza di belle e fiorenti città, ad ogni tratto vorrebbesi che, per attraversare l'Appennino, si staccasse una linea di strada ferrata. Indi, le antiche e non mai spente aspettative relative alla Parma-Spezia; indi, le richieste per la linea da Modena a Lucca; indi, i desiderii per le linee che, movendo da Imola, Faenza, Forlì, Cesena, Fano, vadano a Pontassieve, Firenze od Arezzo, per non abbandonare comunicazioni di suprema importanza all'unico e spesso minacciato valico della Porretta ».

A riguardo di queste linee dichiaro di riconoscere pure ciò che l'onorevole deputato Baccarini ebbe a sostenere; vale a dire che la regione dell'Emilia sia fra le più scarsamente dotate di ferrovie.

Egli è per questo, egli è per l'importanza inoltre di quei valichi appenninici, che io dichiaro che nel progetto complementare, che avremo l'onore di presentare, intendiamo che sia colmata quella vasta lacuna, che sulla carta si scorge tanto ad occidente che ad oriente della linea della Porretta.

Nella parte occidentale si contendono il campo due linee: la Parma-Spezia e la Modena-Lucca.

Noi studieremo comparativamente queste due linee, senza però poter trattenerci dal dichiarare fin d'ora che, in tale comparazione, non potremo dimenticare che grandissimo rispetto è dovuto alle leggi esistenti, in quanto che le leggi promulgate, se a favore delle popolazioni non stabiliscono dei diritti acquisiti nel senso strettamente giuridico della parola, tuttavia costituiscono dei legittimi affidamenti, dai quali non crediamo si possa fare astrazione.

Relativamente poi ai valichi alpini, che si trovano nella parte sud-est della linea della Porretta, confesso che non ho gli elementi per stabilire fin d'ora una preferenza qualsiasi.

È vero quanto diceva l'onorevole Baccarini che, cioè, fu costituita parecchi anni addietro una Commissione presieduta dall'onorevole deputato Cavalletto, la quale ebbe a studiare questi valichi appenninici fra la Toscana e la Romagna. Trattasi di sei linee almeno, che si disputano il campo. Ve n'è una propugnata dall'onorevole Codronchi, quella da Imola a Firenze od a Pontassieve; un'altra da Faenza a Pontassieve sostenuta dall'onorevole Gessi; un'altra, la Cesena-Arezzo, sì alacremente caldeggiata dall'onorevole Saladini; avvi la Forlì-Arezzo, in cui favore sorse l'onorevole Minucci; un'altra ancora, di cui si fece difensore l'onorevole deputato Guarini, e non so se ancora io abbia completato la enumerazione.

Questi valichi dell'Appennino furono bensì studiati, come accennai, dalla Commissione presieduta dall'onorevole Cavalletto, ma furono studiati quando noi non avevamo ancora la fortuna di trovarci in Roma. Ora, io credo coll'onorevole Farini che adesso invece, nella scelta che dovremo fare, noi dobbiamo avere essenzialmente presente l'obbiettivo di Roma; quindi credo che degli studi della precedente Commissione debbasi pur troppo far *tabula rasa*, in quanto che a questo nuovo e grande obbiettivo di Roma dobbiamo avere intenti gli sguardi e la mente. (*Bravo! Bene!*)

E poichè parliamo di Roma, accennerò ad una linea, di cui si è dall'onorevole Marselli in più occasioni invocata la sollecita esecuzione, voglio dire la linea Roma-Tivoli-Avezzano-Solmona.

A tale riguardo dichiaro, e parmi d'averlo già altra volta dichiarato in quest'Aula rispondendo all'onorevole deputato Pericoli (1), che quando guardo una carta ferroviaria d'Italia e la confronto colle carte ferroviarie di altri paesi d'Europa, sento un vivo rammarico al vedere che, mentre negli altri Stati presso la capitale di gran lunga più fitta si forma la rete, il contrario succede in Italia, ove non è presso Roma di certo che le linee di ferrovia s'intrecciano e s'incrociano dense e numerose.

Quindi, siccome la linea di Roma-Solmona per Tivoli deve concorrere a togliere questa anomalia della nostra rete sì scarsa in densità presso Roma, dove pure dobbiamo veder accresciuta la forza centripeta per l'intera nazione, così io posso assicurare l'onorevole Marselli e la Camera, che tale anomalia mi sta sommamente a cuore di rimuovere, e che quindi la linea in discorso ho intenzione di comprendere nell'annunciato progetto di legge. Ciò dico tanto più volentieri, perchè credo che quella linea possa essere abbastanza produttiva, agevolando ai moltissimi forestieri, che accorrono in Roma, il movimento dalla capitale alle varie regioni italiane. Per esempio, non è cosa quasi direi anticivile agli occhi degli stranieri, che da Roma non siavi una strada ferrata alla classica Tivoli, ove sono sì numerose e sì vive nella mente d'ogni colta persona le inobliabili memorie dell'antichità? Lo stesso dico riguardo a Viterbo, *la abbandonata Viterbo*, come diceva l'onorevole Baccarini. Ed ha ragione l'onorevole Baccarini, poichè in alcun altro dei grandi Stati d'Europa non troverete una città, che è la più importante della provincia, una città popolosa, una città colta, civile, ricca di grandi rimembranze

(1) Vedi tornata 10 giugno 1876, in risposta alla interrogazione degli onorevoli Pericoli, Alatri ed altri in ordine alla ferrovia da Solmona a Roma.

storiche e che sia a breve distanza dalla capitale, la quale rimanga in pari tempo non congiunta alla capitale medesima dalla ferrovia.

L'onorevole Marselli mi parlò pure della ferrovia Roccasecca-Avezzano, di cui vagheggiasi la prosecuzione per Rieti e Terni.

Riguardo a questa via io per ora mi limiterò ad avvertire che veramente vi sono due linee in analoghe direzioni, due linee parallele e concorrenti, che si contendono il terreno; e cioè questa di Roccasecca-Avezzano propugnata dall'onorevole Marselli, e l'altra tanto vivamente caldeggiata dall'onorevole Angeloni, la linea cioè Isernia-Solmona. Anche alla comparazione fra di esse non mancherò di rivolgere gli studi.

Ma mi sovviene che devo pure rispondere ad un'altra interrogazione, quella dell'onorevole Villani, il quale mi chiese, se io non intenda di provvedere alla congiunzione fra le due linee, una delle quali corre da Napoli a Salerno, Eboli, Potenza, e l'altra da Cancello a Nola, San Severino, Avellino.

Ora mi è grato di poter dare all'onorevole Villani una risposta la più recisa in senso affermativo. Imperocchè è così breve la distanza fra le due linee, che evidentemente non si può tralasciare di congiungerle al più presto. Avvi solamente anche qui una delle inevitabili questioni di tracciato; la questione, cioè, se debba preferirsi la congiunzione Codola-San Clemente, di cui egli ha parlato, oppure l'altra che parmi abbia per punti estremi Nocera e San Severino.

Ora, la Camera teme forse che io mi sia troppo lanciato? (*Sì! sì! — No! no!*) Ebbene, io non lo credo. Se guardo a quello che si è speso in addietro, io credo che abbiamo modo ora di spendere molto più di quello che è richiesto dalle linee a cui ho accennato.

Ecco infatti che cosa si è speso, sul solo bilancio del mio Ministero, negli anni passati in ferrovie:

Nel 1861 si spesero in cifra tonda 58 milioni; nel 1862, 38 milioni; nel 1863, 47 milioni; nel 1864, 60 milioni; nel 1865, 77 milioni; nel 1866, 8 milioni; nel 1867, 48 milioni; nel 1868,

31 milioni; nel 1869, 50 milioni; nel 1870, 23 milioni; nel 1871, 59 milioni; nel 1872, 63 milioni; nel 1873, 76 milioni; nel 1874, 55 milioni; nel 1875, 58 milioni; nel 1876, 48 milioni; nel 1877, 81 milioni. Per i primi 16 anni le cifre sono prese dai conti consuntivi: per il 1877 naturalmente non posso prendere che le somme stanziate nel bilancio di previsione.

Ora, io credo che le ferrovie, di cui ho parlato, ed altre ancora possano esser abbracciate in una somma di annua spesa di gran lunga minore di quella che ora indicai erogata in ferrovia annualmente nei 17 anni passati.

Io non farò che delle esemplificazioni. Per esempio, per una delle prime linee, delle quali ho parlato, la linea di Belluno, che cosa si domanda? Si domanda, avuto riguardo ai sussidi di comuni e provincie, dalle 5000 alle 6000 lire al chilometro per 35 anni; sono 80 chilometri e quindi il carico annuo per 35 anni sarebbe di 400,000 a 500,000 lire all'anno.

Le ferrovie valtellinesi, almeno le due più reclamate, anche qui tenuto conto, come in tutte, dei sussidi locali, esigono altrettanto.

L'Ivrea-Aosta, su basi analoghe, recherebbe una annualità di forse 600,000 lire.

La linea di Macerata, della quale ha parlato ieri l'onorevole mio amico Allievi, e che è di 26 chilometri, avuto riguardo, ripeto, al concorso dei comuni e delle provincie, non richiede di più di 80,000 lire all'anno pei medesimi 35 anni.

Voci. Complessivi.

ZANARDELLI. Sì, complessivi, 80,000 lire all'anno.

Così mettete 80,000 lire all'anno per quella d'Ascoli, per quella di Teramo, che pure misurano rispettivamente 28 e 25 chilometri.

Ho parlato della Eboli-Reggio; mettete ad esempio 6 milioni, e sapete che si era chiesto meno.

Avvi la linea di Valsavoia-Caltagirone, che ha pure sussidi importantissimi da parte dei comuni e delle provincie, onde potrebbe il sussidio dello Stato considerarsi in una annualità di 250 mila lire, ed in una annualità di un milione quella della

Siracusa-Licata. Vi è la Zollino-Gallipoli, per cui valuto 90,000 all'anno; ed altrettanto valuto per la Foggia-Manfredonia. Aggiungete le venete, le quali io calcolo 250,000 lire all'anno. Mettete 4 milioni per la Roma-Solmona. Aggiungete le linee piemontesi, che si chiedono in gran numero; perchè ricordo la Torino-Carignano-Carmagnola-Bra; la Mirafiori-Giaveno; la Vinovo-Vigone-Barge; la Carignano-Saluzzo-Dronero-Cuneo; aggiungete, dicevo, queste linee piemontesi che si chiedono in gran numero, ma che si contentano di un tenue sussidio, sì che basta per soddisfare alle loro domande una somma di forse 150,000 lire per 35 anni. Mettete, ad esempio, per la Parma-Spezia, come erasi altra volta stabilito, due milioni e mezzo ed anche più; mettete altrettanto per una traversata dell'Appennino dalla parte opposta, e sapete che cosa abbiamo in tutto? Non si arriva ad una ventina di milioni all'anno. E noi questo anno ne spendiamo ottanta.

Queste cifre io volli mettere innanzi per concludere come col progetto di legge relativo alla rete complementare, che ci proponiamo di presentare, si può soddisfare alla maggior parte dei desiderii, senza che ciò riesca menomamente a iattura delle finanze dello Stato. (*Bene! Bravo!*)

Ma io ho già detto di non nominare alcuna linea se non in via di esemplificazione, poichè altrimenti non avrei dovuto dimenticare quella linea, della quale ho ordinato e si stanno facendo gli studî, la linea litoranea da Palermo a Messina; dovrei ricordare un gran numero di altre linee secondarie. Per queste linee secondarie noi crediamo possa e debba lo Stato, quando vi hanno copiosi contributi di provincie e comuni, accordare in generale un sussidio maggiore di quello delle mille lire al chilometro, che fu il concorso normale e consuetudinario finora. Anche un concorso più largo infatti potrebbe dirsi ampiamente compensato e rimunerato.

Io dichiarai, ripeto, di non procedere che in via di esemplificazione; ma aggiungo però che, come ben disse l'onorevole Farini, è d'uopo determinare i criteri, mediante i quali

abbiasi a procedere in questo completamento della rete ferroviaria italiana.

Ora io tali criteri ebbi già ad indicarli in altra occasione, e quei criteri dichiaro di mantenerli tuttora. Fra questi criteri primeggia appunto quello, che sembrò ottimo anche all'onorevole Farini, che io formulai fuori di questo recinto nella frase: *aiutati che ti aiuterò;* il criterio, cioè, pel quale si è tanto maggiormente spinti al concorso dello Stato, quanto maggiore si è il concorso di provincie e comuni. Onde è che io accetto interamente il concetto espresso dall'onorevole Farini, il quale diceva: date una somma determinata a carico dello Stato, somma proporzionata alla rispettiva importanza delle varie linee, e per il resto pensino provincie e comuni.

Fra i criteri, che fin dal dicembre indicai, avvi pure l'altro indicato dall'onorevole Baccarini, cioè la maggiore o la minore abbondanza o deficienza di ferrovie, che vi possa essere in una plaga qualsiasi del territorio dello Stato.

Ed aggiunsi, ed aggiungo, dover esservi fra questi criteri l'importanza intrinseca delle linee, importanza economica, politica, militare; le facilità o difficoltà tecniche; la spesa, sia assoluta, sia relativa alla preaccennata importanza delle singole linee; e così pure il maggiore o il minore profitto, che le linee da costruirsi possano recare a quelle già esistenti; poichè, se, per esempio, noi abbiamo una linea che sottrae considerevoli benefizi alla linea esistente, ed abbiamo invece altre linee, come sarebbero la Zollino-Gallipoli, la Valsavoia-Caltagirone, le quali ponno rendere meno improduttive alcune linee, che ora rendono quasi nulla, è chiaro che noi dobbiamo guardare queste ultime con maggior favore in confronto alle prime.

Ma un altro criterio certamente importantissimo, ed al quale ho già accennato, è quello che dipende dagli impegni assunti per legge.

Io lo dissi parlando della linea Parma-Spezia; lo dissi pure alcuni giorni or sono nella discussione sulle ferrovie sarde, rispondendo all'onorevole Spaventa, a proposito dello scartamento ridotto che egli avrebbe voluto vedere adottato per

le linee della Sardegna. Io dissi, cioè, che agli impegni dipendenti da precedenti leggi debbasi attribuire un riflessibile valore. Ora io ricorderò che le linee, le quali hanno per sè le disposizioni di leggi anteriori, sono: la linea Parma-Spezia, la linea Aquila-Rieti, la linea Terni-Rieti-Avezzano-Roccasecca, la Benevento-Campobasso-Termoli, e le altre seguenti: Giulianova-Teramo, Lucera-Manfredonia, Zollino-Gallipoli, Taranto-Brindisi, Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella.

Dopo ciò, anche rispetto alla rete ferroviaria, io credo di aver risposto alle singole interrogazioni, che mi furono rivolte; credo d'aver dimostrato che mantenni completamente le mie promesse, come conto di mantenerle per l'avvenire.

Io aveva dichiarato infatti nettamente nello scorso dicembre che metteva fuori linea le ferrovie sarde, ed esse furono già portate innanzi al Parlamento, che ne approvò la convenzione.

Relativamente alle molte linee costituenti la rete complementare, io vi ho già detto che ero dolente del ritardo, ma che esso era dovuto precipuamente ad una ragione eminente di giustizia distributiva, ed era dovuto inoltre alla necessità di studio maturo e ponderato in una materia, in cui trovansi in giuoco tanti e sì gravi e sì rispettabili interessi.

Negli ultimi mesi io ebbi l'onore di presentare alla Camera due importantissime convenzioni, da cui dipende a carico dello Stato l'aggravio di molti milioni; la convenzione per i servizi di navigazione marittima e la convenzione per le ferrovie sarde. Io debbo manifestare una viva compiacenza per aver potuto vedere accolte quelle convenzioni con sì generale adesione, con un voto quasi unanime, quale fu in addietro ottenuto da poche convenzioni di sì grande importanza. (*È vero! È vero!*)

Ora, siccome le altre convenzioni che mi si presentano innanzi sono ancora di gran lunga più gravi, così mi è necessario procedere con anche maggiori cautele.

Io dico francamente che, quando mi occorre sfogliare la nostra raccolta delle leggi e vi veggo i 6 mila e più numeri di

prima serie, e i 4 mila di seconda serie, mi vengono al pensiero quelle parole, che un buon curato di campagna, per mettere un freno al suo bacchico zelo, aveva scritte come *memento* sulla porta della sua cantina: *Pastor, ne noceant, bibe pauca sed optima vina.* (*Ilarità*).

Dico ottime in senso relativo, intendendo cioè di credere necessario che coteste leggi, che dobbiamo presentare, siano maturamente ponderate e studiate.

Il cómpito anzi, che ci sta innanzi, è tale che non è senza sgomento che vi feci la promessa di presentare gli indicati progetti di legge.

Vi promisi infatti le convenzioni ferroviarie di esercizio, la legge di complemento della rete ferroviaria italiana, vi promisi la legge telegrafica. Vi è inoltre una legge per i lavori dei porti, che è immancabile di dover presentare; vi sono leggi di strade e di ponti, per i quali ho già assunto l'impegno di provvedere in via legislativa; occorre al più presto una legge pel passaggio dalla terza alla seconda categoria di alcune opere, riguardo alle quali, essendo riconosciuti i requisiti che hanno di appartenere alla seconda categoria, le popolazioni vi hanno acquisito un titolo giuridico. Devo pur presentarvi un progetto di legge pei *tramvays*, poichè, coll'estensione che queste strade ferrate vanno prendendo, mi pare assolutamente necessario che, come nel Belgio, la speciale materia sia regolata per legge.

Pel novembre queste leggi io assumo di presentarle alla Camera; tantochè quindi, dopo questi pochi giorni fugaci, la prima volta che noi qui ci rivedremo, io, se rimango al mio posto. vi recherò i provvedimenti sì caldamente invocati.

Io comprendo l'immensa gravità di tale còmpito; comprendo di essere inferiore a tutti voi per capacità nello sciogliere (*No! no!*) questi problemi, ma so in pari tempo di non essere secondo a nessuno nello zelo e nella cura di provvedere agli interessi dello Stato; onde, a proposito di questi interessi, i quali, nelle questioni delle quali si tratta, si contano non a milioni, ma a miliardi, permettetemi che, non fosse

altro, vi assicuri d'aver profondo e vivissimo il sentimento di quel dovere che mi impone di far sì, per ripetere una frase testè adoperata in questa discussione, *ne quid res publica detrimenti capiat.* (*Bravo! Bene!*).

Ed indi, a colmare alcune lacune del suo discorso, aggiungeva:

È verissimo; ho nominato tante linee, ma alcuna me ne doveva immancabilmente sfuggire. Del resto, io riconosco tutta l'importanza della linea raccomandata dall'onorevole Farini, alludendo egli a quella scorciatoia Rimini-Ferrara che io ho dimenticato, come ne avrò dimenticate anche delle altre; ma, ripeto, quanto a questa scorciatoia io ne riconosco tanto più l'importanza, perchè, oltre ad essere una scorciatoia da Brindisi per l'Italia settentrionale e per il Brennero, si connette con una di quelle linee che devono passare l'Appennino movendo da Faenza, da Cesena o da altro punto per venire a Roma.

Non fu che un'omissione involontaria, di cui domando venia all'onorevole Farini ed all'onorevole Baccarini.

REGA. Domando la parola.

ZANARDELLI. L'onorevole deputato Rega ha perfettamente ragione.

Era, non dirò, una tal grandine, perchè la grandine fa del danno e quindi non voglio adoperare questo nome, ma una tal pioggia di interrogazioni...

Una voce. Pioggia di rotaie.

ZANARDELLI. ... che delle interrogazioni medesime ho potuto dimenticarne qualcuna.

L'onorevole Rega adunque mi ricorda una ommissione di cui sono in peccato, quella cioè di non aver risposto alla sua interrogazione per la linea della strada ferrata a cavalli da Napoli ad Avellino.

La linea dei *tramways* da Napoli ad Avellino trovasi ora devoluta al Consiglio delle strade ferrate, inquantochè la provincia chiese, non solo di occupare, come fanno anche altri *tramways*, una parte della strada nazionale, ma chiese di segre-

gare questa parte di strada nazionale per il servizio esclusivo della ferrovia.

Ora tale circostanza mette la strada ferrata a cavalli da Napoli ad Avellino in una condizione speciale.

Si era disputato dapprima se per queste strade ferrate a cavalli, in quanto esse stanno sulle ordinarie vie nazionali o provinciali, occorresse o no una legge. Alcuni sostenevano l'affermativa trattandosi di strada ferrata; altri la negativa, non essendovi un piano stradale proprio per la ferrovia.

Io concorsi a fare adottare il principio più largo che, cioè, a queste ferrovie non si riferisse la legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici. Ma, nel caso in discorso, la cosa è diversa; vuolsi un piano speciale stradale per la ferrovia: onde, trattandosi di questione diversa dalle precedenti, io sottoposi la domanda al Consiglio delle strade ferrate, che dovrà in breve occuparsene. E a questo proposito dei *tramvays* io già dissi che fra i progetti di legge che intendo presentare in novembre alla Camera, avvene anche uno su queste strade ferrate a cavalli, perchè esse prendono una tale estensione che oramai è impossibile che non siano regolate da una legge, come nel Belgio.

Io spero di avere per tal modo abbastanza risposto alla interrogazione dell'onorevole Rega.

Tornata dell' 11 dicembre 1877.

Durante la discussione del bilancio di prima previsione per il 1878 del Ministero dei lavori pubblici, l'onorevole Spaventa aveva chiesta la intenzione del ministro sulla questione dei tramways e l'onorevole Baccelli sul bonificamento dell'Agro romano. L'onorevole Zanardelli, non più ministro, dà spiegazioni sopra un punto della relazione dell'onorevole La Porta, il quale avrebbe fatto comprendere che le somme stanziate erano state risparmiate e non spese.

Io dirò brevissime parole, sopratutto in grazia dell'ora a cui siamo giunti.

Io intendevo di rimanere affatto estraneo alla presente discussione, dappoichè del bilancio dei lavori pubblici oramai non spetta a me di ottenere l'approvazione, nè di curarne lo eseguimento. Mi volevo riservare soltanto, venendone l'occasione, di dire qualche parola in favore di alcune linee ferroviarie, le quali mi stanno più a cuore, e specialmente di quella linea sicula che deve congiungere Palermo a Catania per Vallelunga, della quale troppo mi dorrebbe di aver fatto indarno eseguire, con opera singolarmente accelerata, prima gli studi di massima e poscia gli studi esecutivi. Io intendevo dunque di serbare il silenzio in questa discussione; ma, quando lessi la relazione della Commissione, compresi che non potevo assolutamente tacere, non fosse altro per dissipare degli stranissimi equivoci che quella relazione potesse ingenerare, od avesse realmente ingenerato nell'animo di chicchessia.

L'onorevole relatore della Commissione, in forza del *lungo studio, e il grande amore* che porta alla amministrazione dei lavori pubblici (*Ilarità*), nella relazione medesima si è ab-

bandonato a frequenti e lunghe digressioni sopra vari problemi legislativi ed amministrativi concernenti l'amministrazione medesima.

Ha voluto dare suggerimenti, consigli, eccitamenti e lo ha fatto con una intonazione così solenne e pedagogica, che, veramente, a me sembrerebbe disdicevole e di cattivo gusto, anche per uomini di grandissima scienza e di grandissima autorità. (*Sensazione*).

Nondimeno, siccome queste digressioni mi sembrano veramente in questa sede accademiche, e certo intempestive, così io non mi soffermerò sopra di esse salvo che per rettificare alcuna delle più gravi inesattezze, tanto più per il dubbio che queste non siano individuali al relatore, ma vi sia dietro ad esse per avventura anche il peso della Commissione del bilancio.

Ma avvi un punto, sopra il quale sentii non essermi assolutamente permesso di serbare il silenzio e riguardo al quale, come accennai, io desidero che ogni dubbio, ogni equivoco venga eliminato, e questo punto è quello in cui, nella relazione della Commissione, si parla di 64 milioni che non si sarebbero spesi sopra i 184 stanziati nel bilancio per il 1887.

In forza di queste osservazioni della relazione del bilancio si è detto, si è creduto, si è supposto che non siansi eseguiti i lavori, a cui questi 94 milioni si riferiscono, che questi lavori si siano ritardati, non si siano compiuti, che insomma l'amministrazione dei lavori pubblici abbia proceduto senza energia.

Ora questo è ciò che mi preme anzitutto di nettamente rettificare, dimostrando come chi ciò credesse verserebbe nella più strana illusione.

I lavori invece, ai quali si riferiscono i 94 milioni in discorso, vennero senz'altro compiuti, e la spesa è fatta. Sarebbero i pagamenti, e non le opere, che non si sarebbero compiuti. Sarebbe in ogni caso il danaro, che ancora si avrebbe in cassa e pel quale esisterebbe un credito da parte degli appaltatori, e quindi in ogni peggiore evento l' amministrazione non

sarebbe stata lenta nell'eseguire, ma stretta di mano nel pagare.

Non è che io creda un bene che l'amministrazione sia restia e difficile, nemmeno nell'eseguire i pagamenti. Io penso anzi precisamente il contrario. Io credo che lo Stato debba grandemente curare che i pagamenti siano prontamente eseguiti, perchè il mostrarsi un buon pagatore, eseguendo al più presto i propri obblighi, non solo è conforme a quella lealtà e buona fede che devono improntare gli atti del Governo, ma implica anche un vero tornaconto pecuniario, in quanto che la lentezza dei pagamenti si sconta dai contraenti a caro prezzo nei corrispettivi. (*Approvazioni*).

Ma, ciò premesso, io dico che nel caso concreto, come in gran numero di casi della vita reale, questi pagamenti non si fecero perchè non si potevano nè si dovevano fare; e ciò mi sarà facile il dimostrare, rettificando parecchie delle cifre della relazione della Commissione e poi analizzando le rimanenti.

Queste cifre, con un metodo affatto nuovo nelle relazioni dei bilanci, vennero applicate ai pagamenti dei soli primi nove mesi, cosa che, ripeto, non ho mai veduta in nessuna relazione precedente del bilancio. In base a tale composizione di cifre si è detto: voi avevate 184 milioni da spendere, ve ne sono avanzati 94, dunque nientemeno che *qualche cosa più della metà* non venne spesa.

Cominciamo a rettificare le cifre e a riferirle al tempo a cui si devono effettivamente riferire, cioè all'intero esercizio.

Novanta milioni in nove mesi costituiscono dieci milioni al mese; aggiungete pertanto i tre mesi che mancano a compiere l'esercizio, e saremo già a 120 milioni, e per tal modo arriveremo, non già al più della metà di cui parla il relatore, ma appena al terzo. Di più, chiunque sappia un poco di pubblica amministrazione, non ignora certamente che le liquidazioni, per necessità di cose, hanno luogo assai maggiormente negli ultimi mesi dell'anno, in cui debbono succedere i maggiori pagamenti, come succedono infatti.

Non avete che da prendere un annuario del Ministero delle finanze, e questo fatto costante lo verificherete assai facilmente. Quindi, in siffatta guisa e data questa proporzione, noi ci porteremo già ad un 140 o 150 milioni, e resterebbe per conseguenza appena una quarta parte, invece che più della metà, della somma di cui parla la relazione della Commissione.

Ora, vediamo se riguardo almeno a questa quarta parte vi fu negligenza, se vi fu colpa dell'amministrazione nel non avere eseguito i pagamenti, dei quali si tratta.

È facile dimostrare il contrario. E invero 51 milioni all'incirca di questi pagamenti arretrati si riferiscono alle ferrovie; 48 milioni nel titolo che va dal capitolo 144 al 153 inclusivo, e più di tre milioni nel titolo che va dal capitolo 262 al 270. Ora di questi capitoli prendiamo le cifre grosse, che dovrebbero essere quelle di cui si meraviglia il relatore, che non suppongo voglia fermarsi alle inezie.

La prima cifra grossa è quella del Gottardo, per circa sei milioni. Ora, di questa somma, per poco che il relatore conoscesse lo stato dei nostri obblighi, e se non lo conosceva doveva informarsi meglio, di questa somma la scadenza non viene che in novembre e ciò gli avrebbe mostrato che, per tale somma, non vi era proporzionalità di nessuna sorta da prendere per base, mentre tutta la somma dei sei milioni doveva cadere all'infuori dei nove mesi, ai quali ha riferito il suo conto il relatore della Commissione.

Ma v'ha di più; in questi sei milioni avvi la quota fissa relativa ai pagamenti del Gottardo; quota fissa che è di lire 1,666,666 lire, la quale lo stesso relatore della Commissione, che ora ne fa appunto, ci ha raccomandato tanto pochi mesi or sono, che non si paghi nè in settembre, nè in novembre, nè mai.

Andiamo innanzi.

Vi sono fra i pagamenti arretrati quelli delle ferrovie liguri per 4 milioni. Ora, quanto alle liguri, domando io se tutta la Camera non sappia che da Ventimiglia alla Spezia ed oltre si corre da molti anni in istrada ferrata; onde non c'è pericolo che i lavori non siano completamente eseguiti; e l'arretrato

nei pagamenti dipende solo da liti, in forza delle quali non si possono fare i pagamenti medesimi: il che non toglie che sia necessario si abbia del danaro, pel caso di soccombenza, la piena disponibilità.

Vi sono poscia fra gli accusati arretrati 32 milioni e mezzo che si riferiscono alle ferrovie dell'Alta Italia, e cioè alle linee di Legnago-Verona, Legnago-Rovigo, Rovigo-Adria, ai tronchi dalla Pontebbana, alla linea da Treviglio a Rovato, al tronco dalla Camerlata fino al confine svizzero.

Ora, riguardo a tutte queste linee, in questo recinto trovansi i deputati veneti, i quali corrono sulle medesime tratti dalla locomotiva; ed i deputati appartenenti alla Lombardia sanno, e lo dico a titolo di lode per l'amministrazione dell'Alta Italia che vi pose un'indicibile alacrità, sanno con quale singolare, con quale straordinaria, e, agli occhi delle popolazioni lombarde, meravigliosa rapidità, siasi lavorato e si lavori sulla linea Treviglio-Rovato.

Ebbene, perchè dunque non avvengono i pagamenti relativi a questi 32 milioni? Perchè la Società non aveva dato, parmi, prima dell'agosto i conti, e invero quando si tratta di 32 milioni i conti non si possono rendere tanto prontamente, e nemmeno le liquidazioni possono essere fatte *illico et immediate*.

Avvi inoltre fra i pagamenti arretrati la somma di un milione 612 mila lire concernente la linea di Savona, per la quale pende una lite; ragione, per cui è evidente non potersi fare il pagamento all'impresa Guastalla, che appunto litiga contro lo Stato.

Avvi inoltre fra i pagamenti pendenti un altro milione e più per la linea di Massa-Pistoia-Firenze; ma anche questa somma è controversa e la relativa controversia fu fatta sospendere, perchè è pure pendente il riscatto delle Romane; eventualità, in forza della quale vi sarebbe consolidazione di debito e credito.

Ma voglio a tale proposito mettere in rilievo un fatto, per mostrarvi con quanta rapidità si è proceduto nei lavori.

Mentre voi trovate degli arretrati riguardo alle linee già compiute e sulle quali corre la vaporiera, esaminate quali

risultati si abbiano circa i pagamenti riguardo alle linee calabro-sicule, che non sono peranco completate. Voi trovate, relativamente ad esse, 28 milioni disponibili per l'annualità del 1877 e trovate soltanto 5 milioni che restano a spendersi negli ultimi tre mesi. Perciò voi potete scorgere che, dove vi sono le linee da costruire, si precorrono, per così dire, le somme disponibili; perchè, siccome il 5 è assai meno della quarta parte di 28, nei primi nove mesi si è speso proporzionalmente assai più della somma totale stanziata per l'anno, anche non tenendo conto del fatto già indicato che negli ultimi tre mesi si suole erogare, in proporzione, assai più.

Da ciò adunque vedete che, quanto ai lavori, si è proceduto colla massima energia, e che se i pagamenti non si sono fatti, si dovette omettere di eseguirli solo perchè non si potevano, non si dovevano fare.

Ed aggiungerò ancora un altro esempio, passando dalle grosse somme alle piccolissime.

È notato nell'allegato della Commissione che delle 30,000 lire del capitolo 153 *bis* relativo al servizio telegrafico, se ne spesero soltanto 2847, e quindi si nota che quasi tutta la somma rimase non erogata.

Ebbene, ciascuno ricorderà, e meglio dovrebbe ricordarlo il relatore del bilancio, che solo nel bilancio definitivo si è introdotta questa somma per costruire nuove linee telegrafiche necessarie per la pubblica sicurezza; e che lo stanziamento di tale somma fu approvato nel mese di giugno.

Ora vi domando io se, essendo stato approvato lo stanziamento alla fine di giugno, per il settembre potevano essere scelte le linee, e, dopo scelte le linee, eseguiti i lavori, e, dopo eseguiti i lavori, effettuati i pagamenti!

Io credo adunque di avere stabilito con luminosa evidenza, che tutte le somme, che erano disponibili nel bilancio, furono erogate utilmente in lavori; e che quindi questi 84 milioni che si pretenderebbero dal relatore non impiegati, si possono equiparare alla ferita del granduca Wladimiro del telegramma di ormai famosa memoria! (*Ilarità*).

Come accennai in principio, io avrei pure parecchie altre circostanze accennate nella relazione, che amerei rettificare; ma per l'ora tarda, e perchè non ne vale la pena, mentre d'altronde dovrei tenerne troppo lungo discorso entrando nei singoli particolari, mi limiterò a rilevare un'accusa, che mi sembra siasi nella relazione della Commissione singolarmente accentuata, dicendovisi, in ordine ad essa ed alle cifre da cui si fa dipendere, le seguenti parole testuali: « Queste cifre sono eloquentissime ». E le cifre eloquentissime trovansi nel precedente periodo, ove si legge: « si spendono ogni anno », e poi recansi le somme, che spendonsi per il personale delle diverse strade rotabili.

Pare adunque, secondo la relazione, che si spenda, in confronto dei lavori che si devono fare, per le strade rotabili una cifra enorme, onde per ciò appunto la relazione conclude: « Queste cifre sono eloquentissime ».

Ora, vediamo se realmente queste cifre siano esagerate, come si pretende e come si dice; se siano esagerate, cioè, le somme che spendonsi per il personale adoperato, sia sulle strade nazionali, sia sulle strade provinciali, sia sulle strade comunali obbligatorie. Si spendono, dice la relazione della Commissione, 75,000 lire per la rete stradale delle provincie napoletane. Ebbene, queste 75,000 lire rappresentano il 3 per cento del costo delle strade. Domando io se il 3 per cento in personale sia molto. Aggiunge la relazione che si spendono 14,160 lire per le strade di Sardegna. Ebbene, questa somma rappresenta l'uno e mezzo per cento pel personale. Si spende un'altra somma, non ricordo ben quale, per la Sicilia; ma ricordo che anch'essa corrisponde circa al 3 per cento. Poi si viene a parlare di lire 186,000, che si spendono per le strade provinciali così dette di serie, senza riflettere che per e strade provinciali, siccome i lavori effettivi non erano ancora, od erano appena incominciati, è naturale che la spesa relativa ai progetti giunga quasi alla totalità della somma impiegata.

Ma dove l'appunto è più grave è dove la relazione dice, maravigliandosi, che per le strade comunali obbligatorie si

spendono lire 923,280, « quasi la terza parte del fondo finora stanziato in ogni anno ». Ora il relatore non ha osservato che di queste 923,000 lire un terzo soltanto cade sul capitolo 86, il quale è quello che reca la somma a carico dello Stato, mentre gli altri due terzi sono pagati direttamente dai comuni, per cui la somma delle 923,000 lire, per la parte a carico dello Stato, si ridurrebbe a 300,000, e quindi sarebbe non già del terzo, ma del decimo.

In queste quattro parole, con cui si accusa la spesa relativa alle strade comunali obbligatorie, vi sono nientemeno che tre errori di concetto. (*Si ride*). Il primo è quello che io ho accennato or ora, che cioè si pone a carico del predetto capitolo di bilancio tutta la spesa; il secondo, che non si tien conto della somma che, anche su ciò che pagò lo Stato, rimborsano i comuni; la terza, che non si ha riguardo alla circostanza che trattasi di progetti, circostanza per la quale calza a capello l'osservazione che aveva fatto dianzi, cioè che, riguardo ai progetti, la massima spesa va consunta pel personale, non essendo in corso la effettiva esecuzione dell'opera. Ma le relazioni da me presentate alla Camera sono qui a dimostrare che i progetti fatti per 14,000 chilometri di strade non costano che 208 lire al chilometro; e le spese di personale per l'esecuzione delle opere risalgono a poco più del 2 per cento, il che, se sia molto, lo dicano tutti i tecnici che siedono in questo recinto.

Io ho finito, in quanto che ammetto che queste cifre, come dice l'onorevole relatore, siano eloquentissime di per sè: ma sono eloquentissime non contro, bensì in favore dell'amministrazione. (*Bravo!*)

E dopo la risposta dell'on. La Porta, replicava:

Io mi appello alla Camera se abbia parlato nel mio breve discorso con violenza, o con passione; io credo anzi di aver parlato scherzosamente. (*Ilarità*).

Ciò premesso, mi sembra che il discorso, col quale credette di rispondermi l'onorevole relatore della Commissione,

sia la più categorica e precisa conferma di ciò che io ebbi l'onore di esporre alla Camera; imperocchè egli, cui io aveva opposto i grossi battaglioni, non potè che contrapporre impercettibili unità, i più esigui capitoli del bilancio, e tutta la Camera può farmi fede se non si è dovuto per forza fermare quasi sempre a delle piccole partite di centinaia di migliaia di lire, che non so se tutte insieme arrivino a un milione.

Ma anche nelle sole rilevanti, che esso ha citato, si è completamente sbagliato. Ve ne menzionerò due che si riferiscono, l'una alla manutenzione e l'altra alla costruzione delle strade nazionali. Quanto alla manutenzione delle strade, l'onorevole La Porta, appunto perchè, come egli ha osservato, fu per più anni il relatore di questo bilancio, dovrebbe sapere che la manutenzione delle strade ha due scadenze per anno nei pagamenti, l'una in settembre e l'altra in aprile.

Dunque la cifra che esso ha citata riguardo alle manutenzioni sta perfettamente contro di lui, perchè dei dieci milioni, di cui si compone questa spesa di manutenzione, cinque scadono in settembre e gli altri cinque in aprile, e questi cinque ultimi sono quelli appunto che, giusta l'allegato della relazione, risultano da pagare.

Quanto poi alla costruzione delle strade nazionali, l'onorevole La Porta anche in ciò ha dimenticato quante cagioni di ritardo dei pagamenti influiscono a produrre l'arretrato; mentre ognuno che sia stato a la testa, non dirò di un'amministrazione pubblica, ma anche di un'amministrazione privata, sa quanti motivi, indipendenti dalla volontà di chicchessia, fanno sì che non si possano eseguire sùbito i pagamenti.

Nelle amministrazioni pubbliche avvi il decimo, che deve essere trattenuto agli appaltatori fino al collaudo.

Dice l'onorevole relatore, che qui non abbiamo da occuparci se non di un conto di cassa. Ma, al contrario, il decimo deve essere tenuto in pronto per il momento in cui vien fatto il collaudo poichè quest'ultimo può benissimo essere fatto nell'anno, ed allora non si può negare, non si può ritardare il denaro all'appaltatore.

D'altronde, opposizioni giudiziali ai pagamenti, liti, sequestri e simili, fanno sì che il debitore in tutta buona fede non può pagare, e il danaro in questo caso non fa che fruttare a suo favore. Per esempio, giacchè ho citate le strade nazionali, avvi un opera eseguita al Colle dell'Argentera, parmi per circa 400 mila lire; il relativo credito dell'appaltatore è un credito liquido, scaduto ed esigibile; ma, siccome vi ha un giudizio di graduazione, così ognuno che abbia pratica di affari deve sapere che non si può fare il pagamento, finchè non sia compiuto questo giudizio di graduazione.

Perciò io dichiaro che di fronte alle grosse cifre che ho accennato, le quali, giusta la rassegna che ho fatto, sommano a cinquanta o sessanta milioni, noi abbiamo una base a sostenere che i pagamenti, che non si sono fatti, non si potevano nè si dovevano fare, anche ammettendo le cifre dei pagamenti ulteriori fino ai primi di dicembre.

E notisi che io non ho modo di controllare queste cifre, che solo l'onorevole Depretis, come attuale ministro dei lavori pubblici, potrà all'uopo indicare, ma che d'altronde, secondo accennò lo stesso relatore della Commissione, omettono i pagamenti concernenti le poste e i telegrafi.

Del resto, ripeto che cotesta questione dei pagamenti non entra per nulla nella questione dei lavori, i quali io spero di avere dimostrato, nel primo mio discorso, che furono energicamente eseguiti; onde all'onorevole relatore, in quanto accenna a ritardi, mi basta di rispondere col *quod erat demonstrandum* dell'aforisma latino.

L'onorevole relatore aggiunse che gli appunti fatti di lentezza non risguardavano me, ma i funzionari dell'amministrazione.

A tale proposito tanto più mi preme e mi piace di dimostrare che, anche avendo cessato di essere ministro, mi sento in debito di sostenere l'amministrazione, a cui è dovuto encomio, anzichè biasimo per l'andamento delle opere.

Io credo che questa amministrazione abbia proceduto colla più lodevole, colla più solerte energia.

Acque, porti, fiumi, strade

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 22 giugno 1876.

Si discuteva la convenzione col Duca di Galliera per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Genova; e su di essa aveva riferito l'onorevole Di Saint-Bon approvandola, ma aggiungendo un articolo per autorizzare il Governo ad introdurre nel piano tecnico, di concerto col Duca di Galliera, le modificazioni che credesse opportune e convenienti. Dichiarazione dell'onorevole Zanardelli, ministro dei lavori pubblici:

È naturale che il Ministero abbia ad esprimere il suo pensiero riguardo a questo articolo addizionale, o dirò meglio a questo capoverso, che la Commissione propone in aggiunta all'articolo 1. Per me ci tengo poco ad esprimere il mio pensiero prima o dopo la chiusura della discussione, ma siccome le maggiori difficoltà, che vi sono per il Governo ad accettare questo capoverso od articolo addizionale, dipendono dalle parole della relazione, perciò appunto io preferirei di esprimere l'intenzione mia a riguardo al predetto articolo addizionale dopo che avrò sentite le spiegazioni dell'onorevole relatore della Commissione.

Il relatore disse allora che il Presidente del Consiglio, intervenuto in seno alla Commissione, aveva accettato l'aggiunta, che aveva per iscopo la nomina di una Commissione veramente competente la quale, in

possesso di tutti gli elementi già preparati, non cagionerebbe che lievissimo ritardo per risolvere convenientemente la grave questione della direzione della bocca del porto. Risposta dell'on. Zanardelli:

L'onorevole Commissione e l'onorevole relatore della medesima colla proposta del capoverso in questione da una parte, e colle osservazioni con cui l'hanno commentata dall'altra, confesso che mi hanno posto in grandissimo imbarazzo.

Questa proposta, come ben dice l'onorevole relatore della Commissione nel suo elaborato rapporto, è un grande atto di fiducia, che la Commissione dà al Ministero, è uno sconfinato atto di fiducia, e perciò io non avrei che a dichiararmene riconoscentissimo. Ma vi sono degli amplessi che uccidono, (*Ilarità*) vi sono degli atti e dei voti di fiducia che impongono una troppo grave responsabilità.

Il capoverso aggiunto dalla Commissione all'articolo 1 della legge, certo è che, per sè stesso, si presenta accettabilissimo, tanto accettabile, che, per quello che esso suona, non credo che si differenzi molto dall'articolo 1 della convenzione medesima già dal Governo firmata, ove è detto: « Però il Governo del Re è autorizzato, di concerto col Duca di Galliera, a introdurre nell'esecuzione del piano tecnico quelle modificazioni che crederà convenienti ed opportune ».

Dunque da questo lato, come l'onorevole relatore della Commissione dice, l'onorevole presidente del Consiglio può avergli dichiarato (ed io, dal momento che il relatore della Commissione lo dice, lo credo e lo ritengo per fermissimo) di accettare l'aggiunta in discorso...

Voce dal banco della Commissione. Lo ha dichiarato!

ZANARDELLI. ...perchè appunto, ripeto, per quello che suona non avvi certamente difficoltà per il Ministero di accettarla, inquantochè non si differenzia da quanto era già detto nell'articolo primo della convenzione col Duca di Galliera.

Ma i commenti che vi furono fatti nella relazione, le stesse parole che vennero ora pronunziate dal relatore mi dimo-

strano che in sostanza non si tratta soltanto di studi da farsi per modificazioni di mano in mano che si rendessero necessarie, non si tratta soltanto di incominciamento di lavori piuttosto in una parte che in un'altra, piuttosto in un luogo che in un altro, piuttosto alla Cava che al lato opposto del porto, piuttosto in questo che in quel braccio del molo, ma si tratta addirittura, prima di qualsiasi cominciamento di lavori, di mettere di nuovo in contingenza l'orientazione della bocca; si tratta di stabilire, per fatto e scelta del Governo, se debba farsi l'orientazione della bocca a ponente o l'orientazione della bocca a levante. Ora in questa parte io stesso, io che pure fui proclamato ai quattro venti, che fui gridato su tutti i giornali d'Italia come un furioso e fanatico ponentista, io che ancora l'altro giorno fui accusato qui alla Camera dallo stesso onorevole Di Rudinì come reo di avere cacciato i levantisti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, io non ostante, dico il vero, che, nello stato delle cose in cui siamo, coll'eredità che mi venne lasciata su questo banco, io non mi sento di potere, contro le tredici Commissioni che hanno pronunziato, assumermi questa responsabilità di mutare, per fatto mio proprio, per scelta mia, e indipendentemente dai casi nella convenzione previsti, l'orientazione della bocca.

Io dovetti parlare della eredità che ho trovata al Ministero, poichè la convenzione col Duca di Galliera nelle basi che erano state poste prima della mia amministrazione, in conclusione portava la bocca a levante. E questa bocca a levante portata dai progetti precedenti non era opera pertanto del nostro Ministero, era opera del Ministero a cui apparteneva pure l'onorevole Saint-Bon relatore della Commissione.

Io quindi, da quell'arrabbiato ponentista che fui dichiarato, dovrei avere il desiderio che quella influenza, quella competenza, quell'autorità grandissima che l'onorevole Saint-Bon ha in questa materia, esso l'avesse esercitata per ottenere i nuovi studi che ora propone, presso quell'amministrazione di cui egli faceva parte, e da cui io ho ereditata questa bocca a levante. (*Ilarità — Bravo!*)

Ma nello stato in cui si trovano le cose, per quanto possa essere grandissimo il mio desiderio di arrendermi all'autorità dell'onorevole relatore della Commissione, io lo prego di mettersi nei miei panni, e di dirmi se egli, tanto più competente di me, o, dirò meglio, altrettanto competente quanto io non lo sono punto, potrebbe, per virtù di una Commissione creata dal Governo, venire a mutare l'orientazione della bocca.

E invero come dissimularsi che vi sono in contrario i giudizi di tredici diverse Commissioni o corpi diversi? L'onorevole relatore, coll'ingegno grandissimo che ha, ha cercato di scemare valore al giudizio di queste Commissioni mediante una specie di decomposizione di voti per estrarre, per distillare i voti dei marinai che facevano parte delle Commissioni medesime in confronto di quelli che nelle Commissioni non appartenevano alla marina e ha cercato pure di dimostrare che tutte le Commissioni precedenti all'ultima, e precedenti al voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si erano pronunciate decisamente per la bocca a levante.

Mi perdoni l'onorevole relatore, ma io non posso ammettere la portata delle sue distillazioni. (*Si ride*). Io, dopochè ho letto la relazione, mi sono fatto un dovere di rileggere i verbali delle Commissioni medesime, in quei grossi volumi che mi stanno dinanzi. Ora, per quello almeno che vi lessi io, sussiste bensì che riguardo alle modalità dei singoli progetti queste Commissioni non si pronunziarono nel senso preciso dei progetti medesimi, ma risulta pure altrettanto fermo ed inconcusso che per la bocca a levante queste Commissioni si sono unanimi decisamente pronunziate.

E, come queste Commissioni, così anche il Pascal, il cui parere è assai più assoluto di quello che non sia indicato nella relazione della Commissione, inquantochè il Pascal dice testualmente che « fra un progetto con una sola bocca a levante, ed un altro con una sola bocca a ponente, non vi potrebbe essere, secondo me, esitazione, ed è certamente il primo progetto che deve vincerla, *qui doit l'emporter* ».

Ora, l'onorevole relatore della Commissione mi dice: voi dovete, in virtù della facoltà che noi con questo articolo veniamo ad attribuirvi, voi dovete nominare una nuova Commissione, composta in maggioranza di marinai, siccome quelli che sono i più competenti a giudicare di queste questioni, inquantochè ben poco competenti furono invece, o certo lo furono assai meno, quegli ingegneri che giudicarono nel Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Vi sarebbe invero molto a dire anche sulla maggiore o minore competenza di questi ingegneri, i quali, per quanto non siano di mestiere navigatori, pure continuano da molti anni a costruire dei porti, e tutti i progetti di porti e le rispettive orientazioni di bocche sono fatti dai medesimi, onde non vedesi come ciò che regge e procede ed è trovato regolarissimo per tutti gli altri porti non debba reggere e procedere ed essere trovato regolare per il porto di Genova.

Ma lasciamo per un momento questa maggiore o minore competenza degli ingegneri; sussiste sempre che quei tali marinai, che entrarono nelle precedenti Commissioni, hanno pure per lo più, salve queste o quelle modalità, ammessa in massima la bocca a levante, e noi oggi abbiamo sentito in quest'Aula un marinaio, come l'onorevole De Amezaga, a propugnarla; e dai verbali che mi trovo sott'occhio, vedo che è della stessa opinione un altro marinaio assai competente ed assai eminente, l'onorevole senatore Ricci.

Ma faccio astrazione da ciò. Supponete che accetti di nominare questa Commissione; io non potrei sfuggire alla taccia di averla nominata *ad usum Delphini*. Oramai le opinioni in questa così dibattuta ed ardente questione sono formate, ed essendo stata la medesima sì lungamente agitata in Genova e nella Liguria, noi conosciamo perfettamente nella nostra marina quali sono i levantisti e quali i ponentisti.

In qualsiasi modo adunque la Commissione fosse formata, io non potrei sfuggire alla taccia di parzialità, poichè dal modo con cui la Commissione fu costituita si saprebbe già anticipatamente quale giudizio sarebbe per emettere.

Ma andiamo innanzi ancora: supponiamo che questa Commissione si pronunciasse per la bocca a ponente...

Voci dal banco della Commissione. Non è questa la questione.

ZANARDELLI. ...supponiamo che si pronunciasse per la orientazione della bocca a ponente; potrei io, contro tante precedenti Commissioni, per il solo voto dell'ultima, ed anteponendolo a tutti gli altri, a quello del Consiglio superiore contemplato espressamente dalla legge, dare questa orientazione alla bocca ?

Nè basta: dato il caso che in forza della mutazione della orientazione della bocca, invece di essere richiesta la spesa di 39 milioni, fosse richiesta (faccio una ipotesi qualunque) la spesa di 50, di 60 milioni, intendesi che la Camera autorizzi il Governo a prendere la somma maggiore che occorre? Oppure dovrò presentarmi alla Camera per ottenere un aumento di spesa?

E tutto ciò dico senza toccare neanche alla pure vitalissima ed essenziale questione del tempo; poichè l'onorevole Commissione sa meglio di me che i quindici anni che noi abbiamo di tempo per costruire queste opere datano dal giorno della promulgazione della legge. Io dunque dovrei sospendere la promulgazione della legge fino a che non abbia consultata questa nuova Commissione, e fino a che in séguito alle risoluzioni di essa, e secondo che queste risoluzioni siano conformi alle precedenti, o siano disformi (nel qual caso l'imbarazzo mio dovrebbe crescere, e non so a quale espediente dovrei ricorrere), il giudizio fosse completo.

Per tutte queste considerazioni, io dico il vero, non respingo il dono, ma prego la Camera di non accordarmelo. Io desidero, quanto ciascuno di coloro che hanno parlato fin qui, di abbreviare il tempo entro il quale intraprendere i lavori del porto di Genova. Da molti anni si discute, e, forse per effetto di queste discussioni, sta il fatto che per Genova l'Italia ha fatto assai poco.

È umiliante il pensarlo quando in pari tempo si pensa ciò che ha fatto, ciò che ha speso la Francia per la grande

rivale di Genova, Marsiglia. E per effetto di tali diverse sollecitudini, ormai, è triste il dirlo, ma pur troppo lo sappiamo tutti, Marsiglia vince Genova persino nei mercati di Piemonte. E così, mentre tutte le altre nazioni si contendono palmo a palmo il terreno; mentre l'Olanda lavora indefessa a contrapporre Flessinga ad Anversa onde vincere la perpetua rivale, ed il Belgio allora presenta di furia progetti di legge per grandi spese ad Anversa; mentre tutti gli Stati pei loro grandi porti si fanno una concorrenza spietata, i cui effetti si ripercuotono da Amburgo insino ad Odessa, noi per Genova non abbiamo ancora fatto nulla.

Io prego quindi la Camera di pormi in condizione di poter mettere, entro il più breve tempo possibile, la prima pietra dei lavori del porto di Genova, lavori destinati a ridare l'antico posto d'onore che tenne sul mare quella grande città. (*Bravissimo! Benissimo!*)

Respinto l'articolo aggiuntivo della Commissione, la Convenzione fu approvata e divenne legge 9 luglio 1876, n. 3230.

Tornata del 19 marzo 1877.

L'onorevole Molfino rivolgeva interrogazione sull'esecuzione della Convenzione col Duca di Galliera per l'ampliamento del porto di Genova.

Io ho ben piacere che l'onorevole Molfino mi abbia rivolto quest'interrogazione, chiedendo le ragioni per le quali non si è ancora posto mano alle opere di esecuzione per l'ingrandimento del porto di Genova, in applicazione della Convenzione col duca di Galliera. Io ne ho piacere, e quindi ne ringrazio l'onorevole interrogante.

Ritardi infatti dipendenti da poca attività dell'amministrazione, ritardi a cominciare i lavori, ritardi non necessari, non giustificabili, non coordinati allo stesso fine essenziale del migliore ed anche più sollecito compimento dell'opera, ritardi di tale natura, io diceva, sarebbero lamentevoli sempre, ma imperdonabili specialmente trattandosi dei lavori di cui ha parlato l'onorevole Molfino. Non solo infatti i lavori del porto di Genova sono di capitale importanza nell'interesse non di Genova soltanto, bensì dell'intera nazione, ma la celerità della loro esecuzione ci è anche contrattualmente imposta dalla convenzione col duca di Galliera.

Il Governo infatti ha l'obbligo, ove ciò sia possibile e non vi si oppongano cagioni non dipendenti da sua colpa, di compiere questi lavori nel termine di 15 anni. E sebbene, secondo la convenzione, il termine non sia posto in condizione, sebbene la clausola risolutiva espressamente si riferisca soltanto alla effettiva esecuzione delle opere contemplate nella prima parte dell'articolo 9, pure l'obbligo del Governo fu assunto non solo

per l'esecuzione di tutte le opere, ma anche pel termine in cui eseguirle.

A questo dovere assunto verso sì munificente benefattore sarebbe stato sotto ogni aspetto errore e delitto il mancare, non usando ogni diligenza per incamminare l'importante lavoro. Ed è perciò appunto che io sono grato all'onorevole Molfino, perchè esso mi porge occasione di dimostrare che ogni diligenza fu dal Governo usata, e che lo studio lungo, solerte, dato ai progetti, gioverà alla più perfetta ed anche alla più rapida esecuzione dell'opera.

Non era ancora promulgata la legge, che, nel giorno 7 luglio scorso, fu ordinato all' ufficio centrale dei porti e fari in Genova di compilare i progetti particolareggiati di esecuzione dei lavori.

L'ufficio dei porti e fari in Genova pose, nell'adempiere l'incarico, la più plausibile sollecitudine, imperocchè il 14 luglio espose al Ministero le basi giusta le quali, secondo lui, avrebbero dovuto dividersi gli appalti. E il 26 luglio quelle basi furono discusse nel Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'ufficio centrale dei porti e fari in Genova proponeva che, anche per le opere idrauliche propriamente dette, venissero fatti più appalti. Su ciò il Consiglio superiore dei lavori pubblici fu di differente avviso. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, osservando che i materiali devono essere estratti dalla cava della *Chiappella*, la quale cava ha una fronte assai elevata, ma poco estesa, onde non si sarebbe potuto convenientemente dividere, frazionare quella cava fra parecchi appaltatori, senza rendere più difficile di utilizzare il materiale e senza pregiudicare il rapido andamento delle opere, osservando che, d'altronde, ove si facesse luogo a molteplici imprese, ciascuna di esse dovendo avere un proprio materiale galleggiante per il trasporto dei massi, tale aumento di materiale avrebbe creato nel bacino del porto di Genova un ingombro soverchio; osservando che, ove si dividesse il lavoro fra più imprese, si sarebbero dovuti stabilire molteplici cantieri, il che pure presentava nel porto di Genova grandissima difficoltà; osservando che

ogni impresa, dovendo sostenere una ingente somma d'impianto, tale duplicazione di mezzi avrebbe condotto ad un dispendio maggiore; tutto ciò osservando, dicevo, il Consiglio superiore dei lavori pubblici fu d'avviso che, per tutte le opere idrauliche propriamente dette, cioè per la costruzione dei moli esterni, delle calate e dei ponti sporgenti nell'interno del porto, dovesse essere fatto un solo appalto, per quanto esso venisse ad essere di una eccezionale estensione d'opere e di spese, trattandosi di lavori per una somma di circa 26 milioni.

In base a questa deliberazione del Consiglio superiore, ai primi di agosto si trasmisero all'ufficio di Genova le norme colle quali redigere il progetto particolareggiato di esecuzione.

Io assicuro l'onorevole Molfino che dopo quel giorno sollecitai continuamente l'invio del progetto, autorizzando anche, per procurare di far presto. l'ufficio centrale di Genova a sopprimere elementi e documenti che, in massima, sono prescritti a corredo dei progetti di esecuzione.

Ma l'illustre capo di quell'ufficio rispondeva osservando che la redazione del progetto richiedeva moltissimo lavoro, e quindi molto tempo.

Il progetto esecutivo venne mandato al Ministero alla fine di ottobre. Ora, se vogliasi considerare l'ingente mole dei lavori da calcolare, l'accurato studio che occorre per stabilire i sistemi di esecuzione e per compilare un capitolato che possa convenientemente regolare la gestione amministrativa di opere della natura ed importanza di quelle di cui si tratta, non si troverà certamente eccessivo il tempo di tre mesi all'uopo impiegato. Il capitolato d'appalto è addirittura un volume; i computi metrici dell'opera sono un altro ponderoso volume, poichè venne minutamente contemplato tutto ciò che si riferisce ai particolari tecnici per l'esecuzione delle molte parti del lavoro.

Il progetto fu qui mandato, come dissi, alla fine di ottobre, e ai primi di novembre passò al Consiglio superiore per la sua approvazione. Il suo esame esigeva invero del tempo anche ove non fossero sôrte intorno ad esso importanti questioni; ma

per di più sorsero appunto questioni e discussioni rilevantissime.

L'onorevole Molfino accennò ad alcune parole che nella discussione sulla convenzione col duca di Galliera furono profferite dall'onorevole Cavalletto, nel senso che oramai di discussioni e di studi se ne erano fatti moltissimi, ed era giunto il tempo di procedere all'opera. Ma parmi evidente che l'onorevole Cavalletto, come tutti coloro che parlarono in quella discussione, non si poterono riferire che agli studi concernenti l'orientazione della bocca del porto. Nel redigere e discutere il progetto di massima, che era l'unico pel quale si fosse studiato, si era pensato ai particolari meno di quello che anche per un progetto di massima poteva essere consentito, perchè allora la questione che assorbiva, per così dire, esclusivamente l'attenzione e l'esame dei tecnici era la celebre questione della bocca a ponente o bocca a levante che tanto agitava gli animi e le menti. Tutte le questioni particolari si ventilarono quindi per la prima volta nello studio del progetto esecutivo.

Di tali questioni si occupò una speciale Commissione, e in séguito al relativo esame sorse disparere tra l'ufficio centrale dei porti e fari di Genova ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici su vari punti importanti.

Accennerò fra gli altri quello concernente la larghezza delle banchine di ormeggio; ma principalmente il disparere si riferì alla questione se dovessero essere adoperati i massi artificiali, od esclusivamente i massi naturali per le scarpate esterne dei moli.

Nel progetto di massima erasi creduto opportuno che il rivestimento di queste scarpe fosse fatto con massi artificiali a partire da una determinata profondità; l'ufficio dei porti e fari di Genova aveva invece creduto che si dovesse far uso esclusivamente di massi naturali, pur serbando la medesima inclinazione nelle scarpe. Il Consiglio superiore espresse il parere che fosse impossibile, mantenendo la stessa inclinazione delle scarpate, di servirsi esclusivamente di massi naturali, ritenendo che in questo caso si dovessero estendere considere-

volmente le scarpe, il che avrebbe prodotto la necessità dello impiego di una assai maggiore quantità di materiali, materiali a cui sarebbe stata, in questo caso, affatto insufficiente la cava della Chiappella.

A rimuovere possibilmente questa diversità di opinione, più presto che con carteggi d'ufficio non sarebbesi potuto fare, fu chiamato appositamente a Roma ai primi di dicembre l'ispettore Parodi, col quale, per risolvere il predetto dubbio, si discusse quale fosse l'inclinazione che le scarpate avevano assunto nei moli già esistenti del porto di Genova.

Ad illuminare la discussione, ad accertare la cosa per poter procedere con sicurezza in sì importante bisogna, si credette necessario di far eseguire dei rilievi sul luogo, rilievi che richiesero qualche tempo soprattutto per lo stato del mare, persistentemente agitato in quel tempo.

Quando giunsero ai primi di gennaio i relativi profili, essi avvalorarono il Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'opinione che fosse indispensabile di adottare il rivestimento delle scarpe con massi artificiali.

Presa nella seduta del 16 gennaio una deliberazione in tale senso, si dovette rimandare a Genova il progetto, perchè fosse modificato secondo tali prescrizioni. E per una riforma così radicale, l'ufficio di Genova impiegò poco più di un mese, mentre ai primi di marzo fu qui mandato il progetto modificato giusta le suindicate prescrizioni. Quando il riformato progetto giunse al Ministero, ad evitare il pericolo che dovesse una seconda volta ritornare a Genova, furono tosto chiamati qui gli ingegneri dell'ufficio di quella città, onde insieme con essi più sollecitamente esaminarlo ed averne tosto tutti gli schiarimenti che potessero occorrere. Una Commissione se ne occupò esclusivamente per una settimana, e nella sua relazione, ieri l'altro, sabato, il Consiglio superiore ha pienamente approvato il progetto definitivo.

Adesso per conseguenza il progetto del capitolato deve essere sottoposto all'esame del Consiglio di Stato, il quale non dubito vi porrà la stessa zelante sollecitudine, mercè la quale

recentemente in pochi giorni approvò gli appalti per le opere del Tevere in Roma. Appena ottenuta l'approvazione del Consiglio di Stato si procederà all'asta, ed avvenuta la delibera, secondo che è stabilito nel capitolato d'appalto, devonsi incominciare tosto i lavori.

Ma anche a proposito dell'asta credo che lo stesso onorevole Molfino non mi consiglierebbe, per fare presto, di abbreviare di troppo i termini, perchè in una impresa di tanta mole ciò verrebbe a limitare eventualmente la concorrenza, con danno dell'opera e rincarimento di spesa.

Vedesi dunque che il tempo trascorso non fu perduto in lungaggini non giustificate, ma proficuamente impiegato in accurati studî tecnici tendenti ad assicurare la buona riuscita di un'opera di tanto rilievo; e il tempo appunto impiegato nell'approfondire questi studî, ognuno che sia per poco pratico di tali materie ammetterà essere tempo guadagnato e non tempo perduto.

Pur troppo, e in opere di ferrovie e in opere di porti, l'esperienza insegna che quando non si studiano bene i progetti si perde più tempo, e le opere si devono deplorabilmente rifare.

E ciò acquista maggiore importanza nel caso attuale, trattandosi di un appalto forse unico in tal genere, d'un appalto per 26 milioni di difficili opere, d'un appalto che dura per lustri, in cui conviene cercare di prevedere tutto ciò che è possibile a fine di evitare questioni che ritardano o interrompono il lavoro.

Ma io debbo fare un'altra osservazione diretta a dimostrare come il Ministero abbia fatto ogni sforzo ad affrettare i lavori; voglio osservare, cioè, che il Ministero medesimo, andando forse al di là dello stretto diritto, andando forse al di là delle facoltà che rigorosamente gli sarebbero accordate, ha pensato a fare aprire le gallerie da mina nella cava della Chiappella, affinchè, appena conchiuso il grande appalto, si possa dare fuoco alle mine per ottenere subito i primi scogli per la gittata dei moli. Questi preparatorii lavori sono fatti per una spesa di 156,000 lire, onde tali opere saranno utilizzate

appena seguìto l'appalto, chè allora, coi mezzi di trasporto, colle barche scogliere che il Governo consegnerà alla nuova impresa, si potrà ottenere il pronto incominciamento dei lavori.

Avvi un'altra opera fra quelle contemplate nella convenzione col duca di Galliera, la quale interessa grandemente la città di Genova, ed è quella relativa alla congiunzione ferroviaria fra la stazione di San Pier d'Arena e le calate del porto. Ebbene, anche per questa fu sollecitamente dato l'incarico alla Società dell'Alta Italia di completare gli studi pel relativo progetto, e si diede appunto l'incarico alla società dell'Alta Italia, perchè era essa che in addietro li aveva incominciati e che quindi poteva completarli in un tempo minore. E poscia fu radunata a Genova una Commissione presieduta dall'ispettore Parodi e costituita inoltre dell'ispettore delle ferrovie ingegnere Biglia, del direttore dell'esercizio dell'Alta Italia, del commissario governativo delle ferrovie ingegnere Bussi, e del capo dell'ufficio del Genio civile di Genova. Quella Commissione ha fatto le sue proposte per la congiunzione, che reputò la migliore tra le calate del porto e la predetta stazione di Sampierdarena. E la proposta della Commissione fu tosto fatta esaminare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ritenne che, nell'interesse di Genova, convenisse di aprire senz'altro pel colle di San Lazzaro una galleria diretta ed a doppio binario, invece che limitarsi per ora all'espediente di una galleria in curva a San Benigno, poichè allora la ferrovia sarebbe stata continuamente disturbata dal servizio dei massi che avrebbero dovuti essere trasportati dalla cava della Chiappella al mare per la costruzione dei moli.

Aggiungo ancora, che avendo la Camera di commercio ed il Municipio di Genova dichiarato che essi pel commercio di quella cospicua città annettono la massima importanza a che vengano congiunti i binarii che trovansi al Passo nuovo con quelli da collocarsi alla spianata di San Teodoro presso i magazzini generali, si fece, tosto avuto tale avviso, anche il pro

getto relativo a tale opera, ed anch'esso fu già approvato dal Consiglio superiore, sì che il giorno 22 del corrente mese avrà luogo l'asta in cui verrà deliberata la predetta opera che tosto provveda alla congiunzione ferroviaria tra il Passo nuovo e la spianata di San Teodoro.

Io spero dunque di aver dimostrato all'onorevole Molfino, che ogni diligenza, ogni cura fu posta a spingere innanzi alacremente progetti e lavori, e se ritardi vi furono, essi in un'ultima analisi sono diretti e concorrono alla migliore e più sollecita esecuzione delle opere.

L'onorevole Molfino mi disse che io ho respinto questa estate nella discussione della legge l'emendamento della Commissione, e l'ho respinto dicendo che non volevo perdere tempo. Ora io credo che la mia risoluzione di respingere quell'emendamento sia ora più che mai giustificata dalle difficoltà che l'esperienza ha dimostrato sussistere anche perla semplice traduzione di un progetto di massima in un progetto esecutivo. E invero, domando io: se con uomini così esperti, così pratici delle condizioni locali, come quelli che si occuparono di redigere il progetto del quale si tratta, se collo zelo che ho dimostrato essere stato posto nel condurlo a termine, nonostante tanto tempo occorse alla definitiva approvazione di quel progetto esecutivo, quanto poi non ne sarebbe trascorso se prima di porre mano al progetto esecutivo avessimo dovuto aspettare che fossero definite le nuove questioni che si fossero fatte rinascere intorno all'orientazione della bocca del porto, intorno al progetto di massima? In tale caso al presente non saremmo certamente al punto cui siamo giunti, al punto, cioè, di poter trasmettere al Consiglio di Stato i capitolati d'appalto: ed ora, invece di procedere alle ultime pratiche che occorrono per incominciare la costruzione effettiva, queste pratiche le avremmo ancora da cominciare, e così parecchi anni avrebbero dovuto trascorrere nelle operazioni preparatorie.

L'onorevole Molfino, usando verso di me benevole parole che sono figlie soltanto della sua gentile amicizia, ha chiuso il suo discorso coll'invitarmi a dissipare gli inciampi burocratici.

A questo riguardo io lo assicuro che, senza riferirmi al caso concreto, in cui l'impiego del tempo mi pare aver dimostrato essere stato veramente utile, ma, parlando in generale, ho anch'io quant'altri mai la viva impazienza che si compiano sollecitamente i grandi lavori da cui il paese si ripromette la sua floridezza.

Ma, a far presto, a rimuovere quelli che egli chiama impedimenti burocratici, sarebbe pure necessario di semplificare il pesante armamentario delle nostre leggi contabili ed amministrative. Ma a tale semplificazione, mi ammetterà l'onorevole Molfino, non essere facile addivenire nei primi tempi di un Ministero, occupato da una miriade di grandi e di piccole questioni.

L'altra cosa desiderabile all'uopo, quella si è che in tutti i funzionari dello Stato vi sia quel *fuoco sacro* che era invocato, inculcato da un uomo grandissimo in guerra, ma dei più grandi altresì negli ordinamenti amministrativi. Questo fuoco sacro egli lo faceva consistere in ciò che questi funzionari siano uomini, i quali sentano e si propongano di *fare qualche cosa di più del proprio dovere*. Ora, ad ottenere sempre più tale ardore nell'opera della pubblica amministrazione, io, che sento profondamente come un ministro, per quanta buona volontà e zelo vi metta, sia per sè solo impotente al còmpito suo, per ciò appunto mi studio di consacrare con vivo desiderio e fiducia il più coscienzioso ed assiduo pensiero. (*Bene! Bravo!*)

Tornata del 22 giugno 1876.

Sul disegno di legge per complemento e sistemazione di strade nazionali e provinciali, all'onorevole Bruno il quale chiedeva si riconoscesse che gli allegati al disegno di legge non sono da mettersi in votazione, perchè i lavori da farsi non vi sono tassativamente indicati, e all'onorevole Lovito che sollecitava il compimento dei lavori stessi, rispondeva il ministro Zanardelli.

Io risponderò brevissime parole, dacchè molti sono ancora gli oggetti che si trovano all'ordine del giorno, e capisco che la Camera desidera che vengano affrettate queste discussioni.

Dirò dunque all'onorevole Bruno due cose. Una che fu già detta dall'onorevole relatore, ed è che le tabelle costituenti gli allegati a cui egli si riferisce sono tabelle puramente illustrative, le quali non hanno una relazione necessaria colle disposizioni precise e concrete della legge. L'unica tabella che fa parte del progetto di legge è quella che comprende gli stanziamenti; stanziamenti, i quali devono supplire per il compimento delle strade portate dalle leggi preesistenti.

È dunque alle leggi preesistenti che noi ci dobbiamo riportare per le vie da costruire. Sono invece illustrative le altre tabelle per dimostrare i tronchi che ancora rimangono incompleti. Trattandosi pertanto di tabelle illustrative, esse non formano testo e possono benissimo parere soggette a qualche variazione in confronto dei tronchi che si trovassero effettivamente da eseguire. Dunque sono le leggi preesistenti da prendersi a base per il relativo compimento.

Riguardo poi all'utilità di conoscere, per parte del ministro dei lavori pubblici, più dappresso i bisogni della Sicilia, può stare certo l'onorevole Bruno, che, ove il tempo me lo consenta, *si fata ferant*, io sarò ben lieto di potermi rendere al suo gentile ed amichevole invito.

Vengo ora alle osservazioni fatte dall' onorevole mio amico Lovito. Egli ha molto accuratamente esaminata la legge ed ha trovato che vi sono dei fondi impegnati per lavori già fatti, quindi egli ne tira la conseguenza che non mi resta nulla da spendere per lavori futuri.

Io non posso contestare che l'onorevole mio amico Lovito sia molto logico e stringente nelle sue argomentazioni; osservo però che, come egli sa benissimo, e lo ha già accennato, anche per una specie di necessità di cose, i pagamenti non possono avvenire immediatamente; quindi dei lavori nuovi si potranno in qualche misura incominciare, perchè non è che in seguito a liquidazioni, talvolta necessariamente assai tarde, che i pagamenti si fanno, e quindi io spero di poter ordinare delle costruzioni nuove.

Del resto l'onorevole relatore della Commissione lo ha già detto, il ministro dei lavori pubblici si trova in grandissimo imbarazzo per questa legge tanto ritardata, e sarebbe desiderabile che maggiori somme fossero portate negli stanziamenti dei primi anni, i quali sono quelli in cui deve esplicarsi la mia azione. Vede quindi l'onorevole Lovito che il desiderio suo doveva essere anche non meno vivamente il desiderio mio.

In ogni caso si potrà ventilare, e di qui a novembre potrà essere studiato, se degli stanziamenti e di questa legge e dell'altra di 47 milioni, riguardo alla cui rete i lavori non sono incominciati, si possa fare una fusione, nel qual caso credo che cadano tanto più a proposito le osservazioni dell'onorevole Lovito; perchè certo è che egli ha ragione nel sostenere che è peggiore il danno di non continuare delle strade già incominciate, che quello di non principiarne delle altre, per quanto sieno esse pure decretate per legge; senza dire

anche che *qui prior in tempore, potior in jure;* e che quindi le strade decretate molto tempo prima hanno una specie di diritto di pozioritá prevalente in confronto delle altre; ma ciò, come dico, non potrà che essere argomento di esame successivo. Quello che è certo si è che ora è necessario che la Camera ci dia, in via complessiva, questi fondi che pur sono necessari per compiere la rete, la quale altrimenti dovrebbe essere assolutamente interrotta.

SENATO DEL REGNO

Tornata del 26 febbraio 1877.

L'onorevole Brioschi svolgeva interpellanza sopra la sistemazione del Tevere per preservare la città di Roma dalle inondazioni. Risposta del ministro Zanardelli:

Ringrazio l'onorevole senatore Brioschi della forma così gentile e benevola con cui egli ha voluto svolgere la sua interpellanza, e farò di rispondere nel miglior modo che mi sarà possibile tanto circa alla esecuzione dei lavori già ordinati per legge, quanto circa agli studi che devono farsi per mettere il Parlamento in condizione di decretare anche i lavori di seconda serie, che sono quelli i quali abbracciano la spesa maggiore e per conseguenza la maggior parte delle opere; imperocchè l'onorevole Brioschi e il Senato ricordano certamente che, mentre per la legge già approvata per i lavori di prima serie (1) non si tratta che di spendere dieci milioni, bisognerà almeno spendere 50 milioni per i lavori ulteriori e finali.

Comincio adunque da ciò che concerne l'esecuzione, che il Governo aveva obbligo di dare alla legge ultimamente vo-

(1) È bene notare che, votata dal Parlamento e diventata legge 6 luglio 1875, n. 2583 la proposta di Giuseppe Garibaldi circa le opere idrauliche necessarie per preservare la città di Roma dalle inondazioni del Tevere, l'onorevole Zanardelli aveva proposto il 20 maggio 1876 gli stanziamenti per la prima serie di lavori per la sistemazione del Tevere, che erano stati adottati colla legge 30 giugno 1876, n. 3201.

tata dal Parlamento. A questo riguardo, siccome una delle prime cure del Ministero, appena assunta l'amministrazione dello Stato, è stata quella di far adottare, sopra la più ampia scala che allo stato delle contestazioni idrauliche ed edilizie fosse possibile, l'intraprendimento dei lavori per liberar Roma dalle inondazioni del Tevere, così io assicuro l'onorevole Brioschi e il Senato che io posi tutto lo zelo e tutti gli sforzi, acciocchè i lavori stessi avessero la più accurata e rapida esecuzione.

L'onorevole Brioschi ha cominciato a ricordare come egli, in qualità di relatore dell'Ufficio Centrale del Senato, e parecchi dei suoi colleghi, avessero raccomandato che si dovesse aver molta cura, nel dar mano all'esecuzione dei lavori, al lato igienico della questione.

Ora l'onorevole Brioschi converrà che il proposito mio di essere fedele a questa raccomandazione del Senato veniva a costituire una cagione propria, non a far guadagnare tempo, ma, se non a farne perdere, certo a farne impiegare di più; poichè a tal uopo era necessità il sentire, come si è sentito, il voto del Consiglio superiore di sanità. Anzi, sebbene l'ordine del giorno votato dal Senato stabilisse che il Consiglio superiore di sanità dovesse essere sentito esclusivamente per ciò che riguarda i collettori, nondimeno per interpretare in senso più lato il desiderio del Senato, e per mettere maggiormente al coperto, sotto questo punto di vista igienico, la responsabilità del Ministero, io ho sentito il parere del Consiglio superiore di sanità, anche relativamente alle altre opere che si dovevano eseguire.

L'onorevole interpellante parlò poscia dei lavori che si riferiscono alla remozione dei ruderi dell'alveo del fiume, lavoro cotesto che l'onorevole senatore Brioschi, in un suo dotto lavoro, aveva dichiarato essere il più importante di tutti e tale da contribuire per sè solo a liberare Roma dalle inondazioni.

Ora, in conformità delle stesse vedute dell'onorevole Brioschi, questo progetto di lavori fu anche quello che il Ministero cercò di spingere innanzi anteriormente agli altri. Non è

però esatto quanto l'onorevole senatore Brioschi diceva, che, cioè, l'approvazione del progetto medesimo sia stata anteriore anche alla legge promulgata nel 30 giugno ultimo scorso; imperocchè il Consiglio superiore richiese anzi il 1° luglio la riforma del progetto primitivo intorno a tali opere, per modo che il voto d'approvazione del Consiglio medesimo porta la data del 26 agosto. Ora, se l'approvazione tecnica ebbe luogo al 26 agosto, io son certo che l'onorevole senatore Brioschi ammetterà, che, avendo l'asta avuto effettivamente luogo il 12 settembre, non si è da parte del Ministero perduto tempo, poichè un periodo di tempo minore di quello che decorre dal 26 agosto al 12 settembre non era facile venisse impiegato nelle pratiche amministrative prescritte per l'approvazione dei relativi capitolati d'appalto.

Il 12 settembre ebbe luogo l'asta. E qui l'onorevole senatore Brioschi ha osservato: « Com'è che, sebbene l'asta abbia avuto luogo il 12 settembre, non si è ancora posto mano ai lavori? » A questo proposito mi sia lecito alla mia volta osservare che, se il volgo ritiene che non si dia mano all'esecuzione dei lavori se non quando vede picconi, zappe e badili sconvolgere il terreno, l'onorevole senatore Brioschi non può certo interpretare l'incominciamento dei lavori in questo modo. L'asta ebbe luogo il 12 settembre; ma si continuava ad adoperarsi pei lavori anche nel tempo immediatamente successivo, quantunque il contratto non abbia potuto essere firmato se non il 5 dicembre. E perchè ciò? Chiunque sappia che per effetto preciso di legge vi sono dei termini per i varii esperimenti di asta, che anche dopo che è stata fatta la delibera, vi è campo a migliorare le offerte e che questo miglioramento di offerta dà luogo necessariamente ad un'altra asta successiva, non potrà certo ritenere che il tempo decorso fra il giorno che fu indetta l'asta e quello in cui si stipulò il contratto sia stato eccessivo.

Si potrebbe dire da alcuno che avremmo dovuto abbreviare i termini; ma non credo lo voglia dire un uomo sì esperto come l'onorevole Brioschi, perchè in un contratto di tanta

importanza l'abbreviazione dei termini avrebbe condotto, se non ad escludere, a scemare certo la concorrenza, mentre qualora il pubblico non fosse stato molto estesamente e tempestivamente avvisato, sarebbe accaduto che forse alcuno de' più idonei non avrebbe potuto accedere all'incanto.

Per queste ragioni il contratto fu stipulato il 5 dicembre; e nel contratto si diedero poi tre mesi di tempo pel cominciamento dei lavori. Questo termine di tre mesi di tempo è stato ritenuto necessario dal Consiglio superiore, perchè, trattandosi di lavori i quali richiedono l'uso di macchine e di attrezzi non comuni, si stimò non fosse possibile che, senza uno spazio di tempo sufficiente a prepararsi cotesti stromenti, l'appaltatore potesse cominciare il prescrittogli lavoro.

Ritenuto adunque che il 5 dicembre è stato il giorno in cui fu stipulato il contratto, ritenuto che si accordarono tre mesi di tempo pel cominciamento dei lavori, il 5 marzo prossimo l'appaltatore Campos è obbligato a cominciare i lavori medesimi; ond'è che prima del 5 marzo io certo non avevo e non ho titolo alcuno a muovere lagnanza o a procedere con qualsiasi atto contro l'appaltatore stesso, che non può dirsi inadempiente a' suoi obblighi.

In quel giorno in cui l'appaltatore sarà inadempiente, può star certo l'onorevole senatore Brioschi che da parte mia sarò inflessibile, procedendo anche all'uopo mediante esecuzione di ufficio.

Ma indipendentemente da questo lavoro della remozione dei ruderi dal letto e dalle sponde del fiume, vi potevano essere opere, le quali non richiedevano operazioni di natura speciale e che avrebbero potuto essere eseguite dietro la prefinizione di un termine più breve fra il contratto e l'effettivo incominciamento dei lavori.

Tale sarebbe, per esempio, il taglio della Farnesina, tale il taglio della Regola. Riguardo a queste opere l'approvazione da parte del Consiglio superiore non venne che alla fine di ottobre per il primo allargamento, alla fine di settembre per il secondo.

Ma d'altronde per ciò che concerne siffatti lavori eravi una grave questione, che l'onorevole senatore Brioschi certo ricorda, questione che divideva l'opinione pubblica del paese, quella, cioè, se fosse più conveniente di fare, a difesa del Tevere, nelle dighe che devono fronteggiarlo dei muri verticali oppure de' muri a scarpa. Per ciò su tale questione si credette conveniente e doveroso di sentire il Consiglio comunale di Roma. Si credette opportuno di sentirlo per varie ragioni. In primo luogo perchè, siccome la soluzione della questione implica non solo un problema concernente la difesa di Roma dalle inondazioni, ma abbraccia pure un problema edilizio importantissimo, così era assai conveniente che il comune in questa parte direttamente, principalmente interessato, avesse a dir la sua parola; secondariamente si credette opportuno di sentire il Municipio perchè noi non possiamo dimenticare che gli enti locali a termini di legge sopportano anche riguardo a questi primi dieci milioni una metà della spesa. In terzo luogo poi era opportuno sentire il Consiglio comunale eziandio per *stabilire quell'armonia di propositi*, la quale dall'onorevole Brioschi, nella sua monografia a cui ho accennato, fu dichiarata necessaria affinchè non avvenga che anche noi nel secolo decimonono dobbiamo seguire ed adottare per avventura le proposte di un precedessore dell'onorevole Brioschi, un senatore dei tempi di Tiberio, Pisone, il quale intorno al corso del Tevere *nil mutandum censuerat*. Perciò, volendo e dovendo io sentire il Consiglio comunale, mi sono rivolto ad esso proponendo, su questo punto del doversi fare i muri verticali od a piano inclinato, nonchè sull'altro punto dell'altezza a cui farli salire, analoghi quesiti.

La lettera con cui io proponeva tali quesiti, è in data del 25 agosto. La risposta del Municipio fu pronunciata il 14 febbraio sera. Questa risposta essendomi giunta il 15 febbraio, certo non è imputabile al Ministero di non aver proceduto anteriormente all'appalto, perchè diverse avrebbero potuto essere le condizioni dell'appalto, secondo che adottavansi le scarpate o i muri verticali.

Ora il 14 sera di questo mese, il Municipio, come diceva, diede la sua risposta, opinando che si dovessero costruire i muri verticali; il giorno 15 mi è stato mandato il verbale del Consiglio, ed il successivo giorno 16 io mandai al Consiglio di Stato la relazione per l'approvazione del relativo capitolato d'appalto. Nè basta, chè io non mancai di interessare anche personalmente il Consiglio di Stato, affinchè venisse sbrigata immediatamente questa bisogna. E difatti il Consiglio di Stato, con lodevolissima sollecitudine, nel giorno 21, approvò il capitolato d'appalto per le opere relative all'armamento della Farnesina, ed il giorno 23 il capitolato per le opere relative al taglio della Regola. Ed il Ministero, alla sua volta, nei giorni 23 e 25, fece pubblicare gli avvisi di appalto. Dunque io ho la sicura coscienza di non aver nulla omesso di zelo e di cura affinchè i lavori dei quali si tratta fossero condotti nel modo più spedito possibile.

Aggiungo che, onde assicurare una pronta esecuzione dei lavori appaltati, fu introdotta nel capitolato d'appalto la disposizione che i lavori abbiano a cominciare (visto che in questi casi non vi sono le difficoltà di provvedersi di attrezzi, come nel lavoro relativo all'estrazione dei ruderi) entro 15 giorni dalla consegna, e che l'appaltatore sia obbligato di ricevere la consegna medesima immediatamente dopo che sia stipulato il relativo contratto.

I lavori di cui ho parlato fin qui, in parte appaltati da tempo, e in parte in corso d'appalto, portano la spesa complessiva, compresa l'espropriazione, di circa 5 milioni. Ma d'altronde è prossimo ad essere portato innanzi al Consiglio superiore un altro progetto la cui esecuzione porta una spesa assai più rilevante, il progetto cioè relativo all'allargamento del Tevere sulla riva destra dell'isola Tiberina dal ponte Sisto in fino al di là del ponte Rotto.

Finalmente, riguardo ai collettori che erano stati oggetto di speciali avvertenze da parte dell'Ufficio Centrale del Senato, anche per essi si è provocata la nomina di una Commissione municipale, la quale è presieduta dal distintissimo ispettore

Pareto, e di cui venne chiamato a far parte l'egregio ingegnere Natalini, che dirige l'ufficio speciale dei lavori del Tevere presso il Ministero. Ora, anche relativamente a questa parte delle opere, il presidente della Commissione, ispettore Pareto, mi ha assicurato che in assai breve tempo la medesima avrebbe potuto esprimere il suo avviso, prendere le sue deliberazioni.

Vengo ora alla seconda domanda dell'onorevole senatore Brioschi. Egli mi chiese se il Ministero ha apparecchiato gli elementi comparativi sufficienti perchè si possa convenientemente sciogliere la questione definitiva risguardante il sistema da scegliersi per la completa difesa di Roma dalle inondazioni.

Io non potrei seguirlo in alcuno dei particolari che egli ha accennato. Io non posso nè ammettere, nè escludere che esistano ora degli idrometri sulle rive del Tevere. Sono fatti particolari, riguardo i quali egli ammetterà che non è cómpito del ministro di occuparsene direttamente, poichè allora, contro il suo mandato, invaderebbe le parti altrui, l'esecuzione tecnica del lavoro.

Se non che io, avendo fiducia nell'opera di coloro che sono preposti a questi studii, avendola piena ed intera nell'egregio ingegnere Natalini che vedo occuparsene con grandissimo zelo ed amore, non posso dubitare che non faccia convenientemente ogni cosa nei rapporti tecnici, mentre io, ripeto, in materia tecnica non potrei certo entrare a suggerirgli quali siano le operazioni che egli debba intraprendere e compiere. Quello che so è: che quell'egregio funzionario ha già compiuti alcuni dei lavori che si riferiscono agli elementi più importanti dell'ardua questione.

L'onorevole senatore Brioschi conosce meglio di me che quello intorno a cui tanto si discusse e nei Consigli tecnici e dalla stampa ed anche nei due rami del Parlamento si fu, se l'azione dei Corpi interessati debba, per raggiungere lo scopo, limitarsi ad una difesa interna mediante dighe o muraglioni di grande altezza, oppure si abbia ad adottare uno scaricatore

il quale tenda a deviare una parte delle acque prima che giungano alla città; o se debbansi, ad allontanare il pericolo delle inondazioni, intraprendere dei rettifili inferiormente a Roma.

Ora posso assicurare l'onorevole Brioschi che lo studio e il progetto relativo ai rettifili, venne già interamente compiuto, onde posso indicargli anche i dati che il predetto studio presenta.

La lunghezza di questi rettifili sarebbe di 11,339 metri, il che produrrebbe un accorciamento di percorso di 7956 metri; e la spesa che da questi rettifili sarebbe richiesta risulterebbe di circa 14 milioni di lire.

Così pure è pronto il progetto relativo allo scaricatore, di cui non mancano attualmente che le perizie, le quali ne abbiano a determinare con precisione la spesa.

Infine, l'onorevole senatore Brioschi sa certamente, poichè avrà tenuto dietro alle discussioni municipali, che vi è un'altra idea, quella di rettificare il Tevere dal Gazometro a Santo Spirito onde evitare le tortuosità del fiume nella parte superiore del tronco che attraversa Roma. Anche riguardo a tale progetto si è udito il Consiglio comunale, il quale non deliberò di accogliere questa proposta, ma non disconvenne che giovassero degli studii sull'argomento; ond'è chè io, per aver completi gli elementi di comparazione, ho ordinato che questi studi vengano effettuati; per cui io spero che in breve gli elementi di comparazione, che l'onorevole senatore Brioschi desidera, non mancheranno, ma saranno completi ed atti a portare pienissima luce intorno all'importantissimo problema.

Del resto non ometterò di tener presenti le osservazioni che con incontestabile autorità egli mi ha fatto, per informarmi se gli studii in discorso siano accompagnati di tutte quelle ricerche che egli, valentissimo nella materia, trova opportune.

Queste sono le spiegazioni che io era in dovere di dare all'onorevole interpellante ed al Senato, al quale dichiaro che, se havvi un sentimento in me vivissimo, non meno vivo certa-

mente che in quegli stessi che sono cittadini di questa grande città, è il sentimento della necessità che questi lavori siano condotti non solo con prestezza ma con assoluta integralità di mezzi e di scopo; è il sentimento della necessità che Roma sia degna di sè stessa, e degna capitale di una grande nazione; onde in virtù dell'orgoglio italiano mi affligge ed umilia che nulla finora qui sorga che risponda al nome ed all'ardimento romano.

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 12 marzo 1879.

L'onorevole Ranzi rivolgeva interpellanza al ministro dei lavori pubblici (Mezzanotte) sui lavori e sulle spese per la sistemazione del Tevere, censurando anche il modo con cui era stata costituita la Commissione di vigilanza e le attribuzioni affidatele e rilevando le gravi divergenze tra questa e la Direzione generale delle opere idrauliche, e il Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'onorevole Baccarini parlò scagionando l'amministrazione. L'onorevole Zanardelli per fatto personale aggiunse:

Come l'onorevole presidente e la Camera hanno udito, l'onorevole interpellante Ranzi fece più volte allusione alla relazione della Commissione di vigilanza. Ora questa relazione accusa di ritardi e lentezze, tanto l'amministrazione a cui presiedette l'onorevole Baccarini, quanto quella a cui io apparteneva. Sebbene l'onorevole Baccarini abbia molto vivamente combattuto, ed oso dire, distrutto tutti gli apprezzamenti della Commissione di vigilanza, a cui mi duole che abbia fatto eco l'onorevole interpellante, pure mi permetterò di aggiungere brevissime parole. Mi fa tanto più meraviglia che siasi venuto ad imputare alla amministrazione, cui appartenni, ritardi sia nella stipulazione dei contratti, sia nelle consegne, mentre su questo medesimo argomento nell'Aula del Senato un uomo assai autorevole in tali materie, l'onorevole Brioschi, mi aveva mossa apposita interpellanza, ed io aveva ad esso fornite tali spiegazioni che il senatore Brioschi non solo si dichiarò intieramente soddisfatto, ma fece plauso allo zelo ed

alla sollecitudine dell'amministrazione. Ora, il relatore della Commissione avrebbe almeno avuto obbligo di conoscere gli atti parlamentari relativi al tema, intorno al quale egli scriveva la sua relazione.

L'onorevole Ranzi, alla amministrazione da me presieduta, ha colla Commissione di vigilanza imputato il ritardo nella nomina della suaccennata Commissione di vigilanza. Anche su quest'argomento ha già invero risposto l'onorevole Baccarini. Ma io aggiungerò due cose. E cioè osserverò in primo luogo essere evidente che da parte mia non vi fu alcun colpevole ritardo, dal momento che fino a parecchi mesi dopo che lasciai il Ministero dei lavori pubblici non s'è ritenuto urgente di nominare la Commissione medesima, essendo stata quella nomina di parecchi mesi posteriore alla mia uscita dal Ministero, e dal momento che abbiamo udito l'onorevole Baccarini dire che la medesima Commissione di vigilanza ancora per un anno dacchè fu nominata non reputò necessario di far nulla, nulla del tutto.

In secondo luogo poi osserverò che l'onorevole mio amico Ranzi mi pare molto male consigliato, egli che così giustamente è sollecito del rapido andamento dei lavori del Tevere, nel desiderare che più antico di quello che è stato fosse l'intervento della Commissione di vigilanza, e ciò in relazione agli articoli 8 e 9 del regolamento che definisce le attribuzioni della Commissione medesima. Da questi articoli è stabilito che la Commissione debba essere interpellata sui progetti di massima. L'onorevole Ranzi disse che la Commissione non potè essere interpellata sopra i progetti che sono in corso di esecuzione; ma, egli maravigliandosi di ciò, non ebbe a riflettere che, a termini dell'articolo da lui citato, è stabilito che solamente la Commissione abbia ad essere interpellata sui progetti relativamente ai quali non fossero già stati presi accordi col Municipio. Ora riguardo ai lavori che sono in corso d'esecuzione e riguardo principalmente alle dighe del Tevere, tutti gli accordi, prima del citato regolamento, erano stati presi col Municipio, sia circa all'altezza delle dighe predette, sia sul

modo di loro costruzione, mentre erasi accordato col municipio di fare i muri verticali anzichè a scarpa, risolvendo in tale maniera la questione sì grandemente dibattuta in quel tempo. Opportunamente quindi si è messo nell'articolo 8 che la Commissione di vigilanza dovesse essere interrogata non su quei lavori, ma soltanto sui lavori ulteriori. Altrimenti si sarebbero anticipati gli esempi dati in appresso di dannosa ed anche indebita ingerenza esercitata dalla Commissione in discorso, indebita ingerenza testè accusata e dimostrata dall'onorevole Baccarini.

Guai se avessimo dovuto interpellare in linea tecnica la Commissione di vigilanza su tutti i disegni che furono approvati ed appaltati fin dai primi tempi della mia amministrazione! Non si sarebbe ancora fatto un solo contratto d'appalto, non foss'altro per l'unico accollo ch'essa dimostra che avrebbe voluto introdurre. Sarebbesi così raggiunta la sollecitudine, la rapidità che l'onorevole mio amio Ranzi giustamente invoca? Non va egli contro lo scopo da lui vagheggiato, allorquando egli si associa alle osservazioni della Commissione?

La Commissione medesima osservò che passò del tempo dalla stipulazione di qualche contratto alla relativa consegna. È strano che nella relazione della Commissione di vigilanza si finisca a formulare quest'accusa contro l'amministrazione dei lavori pubblici, mentre prima la Commissione stessa aveva ammesso che il ritardo nelle consegne doveva attribuirsi alle difficoltà delle espropriazioni!

E infatti la Commissione doveva sapere che per l'opera più importante da me data in appalto, quella del taglio alla Farnesina, non si potè fare la consegna, perchè vi fu un'opposizione giudiziale alla espropriazione. L'onorevole Ranzi, che conosce certamente la legge sull'espropriazione per ragione di pubblica utilità, sa che in forza di questa legge, quando non si è fra le parti d'accordo sulla indennità, soltanto dopo che i periti giudiziari hanno presentata la loro perizia, il prefetto può fare il decreto per accordare l'occupazione del terreno.

Ebbene, noi eravamo appunto in questo caso. Vi è stata non solo opposizione ad accettare la indennità valutata d'ufficio, ma passarono sei mesi prima che i periti compissero il proprio lavoro, e da parte dell'amministrazione tanta cura si pose per non avere ritardi, che si andò dietro a tempestare presso i propri avvocati perchè si opponessero a qualunque proroga che i periti avessero domandato.

Quanto all'impegno dei fondi, l'onorevole Baccarini vi ha già esposto come esso abbia avuto luogo integralmente; ma a dimostrarvi in modo irrefragabile come l'amministrazione sia stata cauta nel lasciare un certo largo per il prezzo richiesto dalle espropriazioni, le cifre precise che io ricordo varranno ad avvalorare ancor più le verità espresse dall'onorevole Baccarini. Le cifre che vengo ad indicarvi varranno a comprovare come fosse necessario che nell'impegnare le somme accordateci dovessimo tener conto delle accennate opposizioni, le quali potevano far aumentare grandemente i prezzi dell'espropriazione in generale e singolarmente dei pezzi di terreno cui alludo, e cioè i pezzi, pur sì poco estesi, del giardino della Farnesina.

E invero per essi a quanto faceva ascendere il prezzo la prima perizia? A 246,000 lire. A quanto lo faceva ammontare la perizia giudiziale sul cui importo son fondate le cifre del rapporto della Commissione di vigilanza? A 723,000 lire. Sapete ora a quanto fa salire questo medesimo prezzo l'ultima perizia giudiziale, in base alla quale allo stato attuale delle cose il Governo deve pagare? A 1,471,000 lire. (*Oh! oh! — Rumori*).

Quindi in base a quest'ultima perizia, di cui la Commissione non ha tenuto conto, si paga oltre a 1,200,000 lire di più di quello che fosse calcolato nella perizia primitiva, ed oltre al doppio di quello che è calcolato per tale spesa nell'allegato della Commissione di vigilanza.

Io non aggiungerò altro dopo il discorso così ampio e convincente dell'onorevole Baccarini; osserverò solo ancora una cosa: e cioè, che secondo me, è, non dirò verso il Ministero, ma

verso il Parlamento, una vera ingratitudine quella di coloro che ci accusano di questi ritardi.

Da che cosa in ogni ipotesi dipenderebbero i ritardi? Da ciò che ha già detto l'onorevole Baccarini, da ciò che, d'altra parte, leggesi nelle relazioni parlamentari sui disegni di legge pel Tevere; dipenderebbero da ciò che nel tempo in cui fu presentato ed approvato il progetto di legge del quale si tratta, non erano compilati, non erano approvati i disegni esecutivi. Dovevamo noi dunque attendere che i disegni esecutivi fossero fatti, prima di presentare il disegno di legge? Ciò implicitamente richiedendo la Commissione viene a farci colpa di quella stessa affettuosa sollecitudine verso la città di Roma, per cui noi, anticipando sui disegni esecutivi, abbiamo voluto impegnare noi stessi ed il Parlamento e la nazione, affinchè, anche in pendenza dei disegni futuri, i lavori del Tevere fossero acquisiti a Roma in modo irrevocabile, mentre prima era da duemila anni che si stava deliberando senza mai nulla concludere!

Questo è quello adunque di cui ci lagniamo, che cioè questa, sollecitudine deliberata, ferma, affettuosa, che noi abbiamo creduto nostro dovere di mostrare verso la capitale d'Italia, ci si venga quasi ad imputare a negligenza, a poca cura degli interessi di questa gloriosa città ed insieme della nazione. (*Bravo! Benissimo!*)

Ferrovie

Tornata del 10 giugno 1871.

Il disegno di legge per concorso dell'Italia alla costruzione della ferrovia del San Gottardo era stato presentato il 9 dicembre 1870 dal ministro dei lavori pubblici Gadda e riferito favorevolmente dall'onorevole Mordini. La discussione fu sostenuta dal ministro ad interim *Castagnola. Il 9 giugno erano stati pronunciati i discorsi degli onorevoli Bonfadini e Bertani. Il 10 giugno continuò l'onorevole Bertani il suo discorso; e dopo parlò l'onorevole Zanardelli:*

Davvero, o signori, che io mi trovai fino a ieri esitante se dovessi prendere la parola in questa discussione, oppure se non dovessi considerare opera vana lo spendere e perdere il fiato in una questione così grave, la quale da cinque lustri è oggetto delle meditazioni dei nostri più insigni economisti ed uomini di Stato, discutendola qui quasi *pro forma* e sotto l'incubo perpetuo della questione di Gabinetto, sempre presente e sempre rinnovata; della questione di Gabinetto, mediante la quale soltanto si può formare nella Camera *per un momento* il numero legale. (*Si ride*).

Io fui quindi per imitare l'esempio dell'onorevole Depretis, il quale, al pari di me e più di me convintissimo e tenacissimo avversario di questo progetto di legge, dichiarò che, dopo aver l'anno scorso protestato contro questo metodo di portare le più importanti convenzioni alla Camera in fretta ed in furia all'ultima ora, dopo di avere protestato, insieme coll'onorevole Valerio, perfino colle proprie dimissioni (1), credeva

(1) Nella Sessione precedente, essendo venuto il 26 luglio 1870 in discussione improvvisa il disegno di legge per le Convenzioni ferroviarie, gli onorevoli Valerio, Depretis e Consiglio, in segno di protesta, diedero il giorno seguente le dimissioni da deputato, che furono mantenute nonostante la deliberazione della Camera di non prenderne atto.

che ormai, ripetendosi peggiorato un simile esempio, nient'altro gli restasse a fare di dignitoso fuorchè di andarsene.

Nondimeno, in fin dei conti, io non volli adottare nemmeno questa specie di tacita acquiescenza ad un progetto di legge, che per me considero, nel mio umile giudizio, un vero dileggio ai bisogni ed agli interessi italiani; e faccio pertanto quello che io reputo mio dovere, avvenga che può; anche senza essere d'Utica, si può egualmente sentire che vi sono delle cause vinte, le quali sorridono ed appassionano più che non le cause vittoriose.

Io, senza appartenere all'antica coorte dei propugnatori dello Spluga, fra le cui file l'onorevole Bonfadini rivendicò ieri nobilmente il suo posto; coorte, la quale, con un coraggio degno, non già di miglior causa, ma certamente di miglior sorte, difese fino ad ora la propria bandiera; io, allorchè, per dovere di deputato e di commissario, esaminai questa convenzione, mi formai il fermo convincimento che, se tutti i deputati vi mettessero un po' di attenzione, ciascuno dichiarerebbe la convenzione medesima assolutamente inaccettabile. Ed oggi ancora io tale la credo per un doppio ordine di idee: la credo inaccettabile come convenzione in sè stessa; la credo inaccettabile per la linea a cui essa si riferisce.

Sotto il primo punto di vista io dichiaro che, se fossi anche fervido gottardista, respingerei la convenzione per gli oneri sproporzionati ed eccessivi che essa ci addossa, e perchè essa non salva nemmeno la dignità di contraente dello Stato italiano. Sotto il secondo punto di vista, dichiaro che, se anche la convenzione fosse altrettanto ottima quanto essa è pessima, io non la voterei egualmente, perchè credo che vi sia un'altra linea, la quale provvede di gran lunga più vantaggiosamente agli interessi italiani.

Ho detto in primo luogo che, se fossi anche fervido gottardista, respingerei la legge, avuto riguardo alla convenzione, mediante la quale si verrebbe ad eseguire quel valico alpino. E a tale riguardo, voi vedete infatti che il più ardente di tutti i gottardisti, cioè l'onorevole Bertani, il quale l'anno scorso

fece un così vivo apostolato a favore di questa linea, dopo avere esaminato la convenzione, è ora altrettanto tenace a respingerla.

Vediamo infatti, per giudicare la convenzione, di quali linee si componga, a termini della medesima, la rete del Gottardo. È bene che la Camera l'abbia bene presente. La rete del San Gottardo, secondo la convenzione, si compone delle seguenti linee:

Lucerna-Kussnacht-Immensee-Goldau;
Zoug-St-Adrien-Goldau;
Goldau-Fluelen-Biasca-Bellinzona;
Bellinzona-Lugano-Chiasso;
Bellinzona-Magadino-Frontiera italiana verso Luino;
Diramazione su Locarno.

Avrei capito, come diceva ieri l'onorevole Bonfadini, che si fosse fatto un consorzio per costruire la linea alpina. Ma io anzi voglio concedere ancora di più di quello che concedeva l'onorevole Bonfadini. Io, aggiungerò, avrei capito anche che si fosse fatto un consorzio internazionale per fare le linee alpine e le linee subalpine insieme attinenti alla linea internazionale del Gottardo, e, cioè, le linee subalpine tanto italiane che svizzere.

Ora, quali sono queste linee subalpine attinenti alla rete internazionale del San Gottardo?

Per determinarlo, piglio gli stessi lavori della Commissione del 1865, cui apparteneva l'onorevole Correnti, nostro negoziatore a Berna.

Le linee subalpine del San Gottardo sono le seguenti, secondo la Commissione del 1865: quelle da Fluelen a Goldau, da Goldau a Zug, da Goldau a Lucerna, da Mortara a Gallarate, oltre alle opere suppletive da Gallarate a Varese, da Varese a Cittiglio, da Cittiglio a Pino, da Pino a Bellinzona.

Or bene, nella convenzione di queste linee subalpine, quelle che trovansi in Italia sono escluse dal consorzio internazionale; per modo che conviene che l'Italia se le faccia interamente da sè, e così avremo altri 20 milioni da aggiungere

ai 45, che noi siamo chiamati a votare. Imperocchè i miei onorevoli colleghi devono tenere bene a mente che, votando la presente convenzione, si votano materialmente 45 milioni, ma si votano virtualmente 65 milioni, perchè abbiamo l'obbligo e la necessità di costruire la linea subalpina italiana, che è fuori del concorso internazionale, e che è quella che ho nominata testè e che corre da Mortara a Gallarate, da Varese a Cittiglio e da Cittiglio a Pino.

Ma avvi assai di più ed assai peggio. Mentre, a termini della convenzione di Berna, fra le linee italiane, restano fuori dal consorzio anche le linee subalpine dichiarate attinenti alla rete internazionale; invece, fra le linee svizzere ne entrano nel consorzio di quelle, che non sono mai state considerate come linee subalpine attinenti alla rete internazionale, in qualsiasi progetto delle nostre convenzioni. Così, chi aveva mai considerato, come una linea subalpina afferente al San Gottardo, o quella da Locarno a Contone, oppure quella costosissima del monte Ceneri? Non avevano tutte le Commissioni, che hanno studiata la materia, dichiarato che anche quest'ultima è una linea assolutamente inutile alla rete internazionale del Gottardo, è una linea la quale non ha che un interesse esclusivamente locale? Questo dichiarò la Commissione del 1861, questo dichiarò la Commissione tecnica italiana del 1865, questo dichiarò la sotto-Commissione, di cui fu relatore il cavaliere Rombaux; tutte insomma dichiararono che questa linea del monte Ceneri, che l'onorevole mio amico, il relatore della Commissione magnificò dicendo che essa abbrevia la via di 25 chilometri, allunga invece la via, perchè i 25 chilometri sono di gran lunga fatti sparire dalle pendenze e dal maggior prezzo delle tariffe; e perciò, ripeto, questa linea del monte Ceneri fu da tutte le Commissioni dichiarata esclusivamente locale ed inutile alla linea internazionale.

Ebbene, questa linea locale del Canton Ticino, che costa ventun milioni, fu dalla convenzione fatta entrare nel consorzio internazionale, mentre, come dissi, ne sono escluse le linee subalpine italiane, considerate come facenti parte della ne-

cessaria rete pel San Gottardo. In siffatta guisa, per andare a Bellinzona, nel Canton Ticino, vi sarebbero a carico del consorzio tre ferrovie; quella da Locarno a Bellinzona, quella da Pino a Bellinzona e quella da Chiasso a Bellinzona; la quale moltiplicazione di linee è tale spreco di danaro all'estero che, anche al tempo della Commissione del 1861, quando noi ci credevamo tanto più ricchi, che ci credevamo anzi in un invidiabile eldorado, esso era stato dichiarato insostenibile per le finanze italiane; e noi, ora che ci troviamo nelle condizioni finanziarie che la Camera conosce, entriamo invece nella spesa di tutte queste ferrovie a favore del Canton Ticino, senza che esse, per dichiarazione delle predette nostre Commissioni, siano utili per nulla alla rete internazionale del San Gottardo.

Vedete se queste condizioni siano accettabili, senza un dileggio per i nostri contribuenti.

Ha dunque pienamente ragione l'onorevole mio amico Bertani, quando egli dice che gli svizzeri furono molto accorti e molto tenaci per condurci a simili risultamenti; e questo complimento agli svizzeri lo fece anche l'anno passato il ministro Grammont alla tribuna francese, in quel suo discorso citato dall'onorevole mio amico Mordini nella sua relazione, poichè ivi disse il Grammont, che la Svizzera ha mostrata una rara abilità nell'attirare in tanta copia sul proprio suolo, e per fare le proprie ferrovie, i capitali dei propri vicini.

Ma veniamo al contributo fra gli Stati consorti.

Come è noto, l'Italia paga 45 milioni, anzi 65 essenzialmente e virtualmente, per quelle ragioni che vi ho detto sin qui; l'Italia dunque pagherebbe 65 milioni per la rete del Gottardo, e la Svizzera ne pagherebbe venti, la Germania ne pagherebbe pure venti.

Ma perchè all'Italia deve essere assegnata una somma tanto maggiore di quella della Germania? Ma il grande Impero germanico, che ora piglia tanti miliardi di indennità da essere perfino imbarazzato sul modo con cui erogarli, il grande Impero germanico deve pagare meno di un terzo di quello che paghiamo noi, cioè 20 milioni; mentre noi ne paghiamo 65?

Non mi diffonderò su questa circostanza, perchè l'onorevole Bertani ha già dimostrato quanto siano più numerose e più estese le ferrovie germaniche, che convergono al Gottardo, quanto sia del pari più numerosa la popolazione tedesca, al cui servizio provvederebbe quel valico alpino, in confronto delle ferrovie e della popolazione italiana.

Ma non voglio intralasciare un'altra osservazione.

Questo Impero germanico si è recentemente accresciuto di due ricchissime e industriosissime provincie, le quali fruiranno, più che tutte, della linea alpina. Quest'Impero germanico ha inoltre acquistato per la somma di circa 325 milioni, se non erro, le ferrovie di quelle provincie, le quali avranno un beneficio dalla linea del Gottardo. Ora io domando: ha fatto nulla il Governo perchè, mutate le condizioni del consorzio, mutate le proporzioni degli interessi tra i vari consoci, siano anche mutate per conseguenza le quote sociali? Se il Governo non ha fatto nulla nemmeno da questo punto di vista, mi pare che la Camera dovrebbe dire al Governo medesimo che lo faccia, perchè è codesta una domanda così naturale e così giusta che la Germania, nella sua equità e ragionevolezza, non potrebbe certo non accettare.

E la Svizzera, a cui nella sua parte centrale si fa tutta la rete interna, non dovrà spendere che 20 milioni, mentre costa di più quella sola linea del monte Ceneri, la quale vedemmo che, a norma dei lavori da me citati delle nostre Commissioni, non entra per nulla nella vera linea internazionale?

Dei 263 chilometri contemplati nella convenzione, 94 soltanto, quelli da Biasca a Fluelen, costituiscono il vero tronco alpino. Oltre questa linea alpina, la Svizzera si fa anche tutti gli altri, non spendendo che 20 milioni.

Qui è proprio il caso di ripetere a riguardo dell'Italia:

O gran bontà de' cavalieri antiqui

e che cosa devono dire della bonomia italiana quei bravi svizzeri, di cui tesseva ieri l'elogio l'onorevole mio amico Bertani? (Bene! *a sinistra*).

E l'onorevole relatore, non ostante, ci dice *sul serio* che la Svizzera trova oneroso per essa questo stato di cose. Prima di tutto; gli svizzeri quando trovano così dabbene e così credulo il Governo italiano, oramai ne possono dire e ne possono dare ad intendere di tutti i colori.

Ma, comunque, io credo di poter rammentare a me stesso ed al mio amico, l'onorevole relatore della Commissione, che in Svizzera quelli che fecero una tale opposizione furono i rappresentanti dei Cantoni orientali, che naturalmente desiderano il Lucomagno o lo Spluga, e i rappresentanti dei Cantoni occidentali, i quali vagheggiano il Sempione.

Il Ministero e la Commissione non potevano non vedere questo ovvio obbietto della sproporzionalità della spesa; e quindi ci vennero a dire che il valico alpino arreca all'Italia maggiori vantaggi, perchè l'Italia ha i porti.

Ma, se l'Italia ha i porti, essa non ha nemmeno da lungi i centri industriali della Svizzera e della Germania, che abbisognano di uno sfogo e nelle terre e pei porti italiani; onde l'Italia, quanto a' vantaggi, ne ha de' ben minori che non ottengono tutti quegli emporii germanici ed elvetici i quali, per usare la frase del Cattaneo, sono per un lungo tratto di territorio *una superba ordinanza* di opifizi manifatturieri.

In conclusione, per vie in gran parte affatto locali di esteri paesi, noi, che non abbiamo quasi più nè un'economia da fare nè una tassa da imporre; noi che abbiamo, pochi giorni or sono, aggravata la mano sul pane e sulla luce del povero; noi che abbiamo bisogno di tante ferrovie e nell'Italia settentrionale e nell'Italia centrale, che abbiamo il mezzodì il quale si lagna continuamente di non avere nè ferrovie nè strade ordinarie; noi andiamo a ridurre quasi a ferrovie le strade comunali della Svizzera, che pure ha finanze in istato tanto migliore delle nostre; e poi quando diciamo che, in questa condizione di cose, noi non siamo disposti di fare il vantaggio e il comodo altrui, l'onorevole relatore ci dice bellamente che queste le sono idee codine degne di essere rimandate ai secoli passati. (*Risa ed approvazione a sinistra*).

Nè ci venga a dire, come fu accennato nella relazione, che questo danaro già lo pagherà la Francia, in rimborso del traforo del Cenisio; e che in parte, come accennava testè l'onorevole Sella, lo pagheranno le provincie, i comuni e la società dell'Alta Italia; imperocchè davvero io non saprei che differenza fare tra il danaro, che ci venga dall'imposta o dalla vendita dei beni ecclesiastici o che so io, e il danaro che ci viene dalla Francia per rimborso di spese a suo carico. Riguardo alle somme votate da provincie e comuni, è trito e vecchio l'adagio che finalmente esse escono sempre dalle tasche dei contribuenti italiani; ed anche il danaro della società dell'Alta Italia potrebbe essere rivolto a favore delle ferrovie italiane, di cui si ha bisogno.

Ma l'onorevole relatore non si preoccupa di tutto ciò; anzi in questa spesa di 65 milioni a carico dell'Italia, esso trova che la finanza nostra avrà un sollievo. E perchè dice che avrà un sollievo? Poichè, egli dice, concorrendo quella linea, che verrà dal Gottardo, ad alimentare le ferrovie che trovansi in Italia, ne avrà sollievo la finanza mediante la diminuzione delle sovvenzioni chilometriche dovute dallo Stato.

Io prego l'onorevole relatore a non condurci così facilmente *sui floridi sentier della speranza* (*Ilarità*), perchè sarebbe troppo facile dimostrargli a che cosa si può ridurre, a conti fatti, questo guadagno.

Ma è facile darne in via generale ed evidente una irrefragabile riprova. Quanto non dovrebbero in tal caso guadagnare, più delle nostre, le linee germaniche, come sono la ferrovia renana e quella di Berg e della Marche! Ebbene, basta leggere gli allegati annessi alla convenzione, per vedere che la Prussia vorrebbe addossare a queste due ferrovie la somma di due milioni, e che le relative amministrazioni delle ferrovie medesime non hanno ancora voluto saperne.

Del resto poi, in Italia, ammetterà l'onorevole relatore che le linee, le quali al caso fruiranno maggiormente del valico alpino, saranno quelle per cui, in vista del reddito elevato, non occorrono sovvenzioni, come specialmente la ferrovia di Genova.

Ma con questa parte relativa alla sproporzionalità del contributo, non sono punto finite le dolenti note, per ciò che concerne l'attuale convenzione; mentre per me, sotto ben altri riguardi ancora, questa convenzione è, peggio che dannosa, indecorosa per noi. L'Italia, come vedemmo, ha il maggior concorso di spesa, e non ha invece, riguardo agli interessi del consorzio, alcuna voce in capitolo. È una vera *società leonina* quella che la convenzione è venuta organizzando: l'Italia ha soltanto degli obblighi e non ha alcun diritto; per cui, se fosse un contratto di società, da regolarsi colle norme del diritto privato, l'onorevole mio amico, il ministro dei lavori pubblici, il quale è sì valente giureconsulto, troverebbe modo di farlo dichiarare nullo sotto duplice titolo, sotto titolo di lesione enorme e sotto titolo di società leonina (*Ilarità*). Invero, a termini della convenzione di Berna, quali sono i diritti dell' Italia, che è quella che paga di più? Pigliamo la convenzione: *l'Italia sarà informata*; *l'Italia potrà andare a vedere i lavori*. Del resto, ecco letteralmente che cosa porta il contratto. Non faccio che leggere: « Il Governo svizzero è esclusivamente chiamato a pronunziare su tutte le questioni, ed esso non mancherà di tener conto, *per quanto è possibile*, delle osservazioni e dei voti dell'uno e dell'altro degli Stati sovventori ».

Guardate invece i Cantoni svizzeri. I Cantoni svizzeri, a termini del protocollo, allegato numero 5 della convenzione, in proporzione del loro contributo si sono assicurati una rappresentanza nella società; quindi hanno il modo di far valere, in proporzione del loro contributo, le proprie ragioni. Ed invero è una cosa elementare, che, in ogni società, la voce e l'influenza deve essere in proporzione del contributo. Invece a noi non è data alcuna rappresentanza, alcun voto nel consorzio. Per noi, che cosa stabilisce l'articolo 19 della convenzione? « I sussidi saranno messi a disposizione del Consiglio federale, che li farà giungere con quelli della Svizzera alla compagnia, con cui *il Consiglio federale s'intenderà per la costruzione e l'esercizio* ».

E noi non avremmo nulla a vedere, dovremmo fidare nel Consiglio federale, noi dovremmo abdicare in esso,

E lasciar correr e fidare in voi
Come se il fatto non toccasse a noi.

E questa pare all'onorevole relatore una cosa stupenda, unica al mondo, come egli dice nella relazione. Unica al mondo io pienamente lo concedo, ma che sia soddisfacente è quello invece, in cui non so quanti potranno consentire con lui.

Almeno il Consiglio federale, che piglia i nostri milioni, ci guarentisse qualche cosa; ma non ci guarentisce nulla; anzi, quanto a garanzie, se ne lava completamente le mani. Ecco diffatti che cosa si legge a tale riguardo:

« La costruzione e l'esercizio della ferrovia del Gottardo è l'*affaire* di una società di azionisti, che si costituirà a questo scopo ». Non è l'affare nè suo nè di noi, che paghiamo il più; è l'affare di questa società d'azionisti, che non è ancora formata!

Del resto il Consiglio federale non garantisce nè che la strada si faccia, nè che la società si formi, nè che questa società non fallisca; insomma, non garantisce nulla. Si farà dare una cauzione: ecco tutto. Ed è detto che questa cauzione sarà sufficiente; ma chi sarà il giudice se la cauzione sia sufficiente? Mi pare che dovremmo essere anche noi i giudici, noi che siamo i principali compartecipi. No; sola giudice è la Svizzera, la quale è quella che è meno interessata al compimento della strada; poichè per essa, quando si facciano quei tali tronchi interni che, a termini della convenzione, si devono costruire entro tre anni, essa può considerarsi bastantemente contenta. Ed anche ciò l'onorevole mio amico Mordini trova la cosa più naturale del mondo.

Comunque, certo è che l'onorevole Mordini, il quale si trovava di fronte ad una tale convenzione, e che aveva quindi da superare difficoltà di questo genere, fu abilissimo incontrastabilmente, e non ci voleva meno della sua profonda accortezza per isfuggirvi; mancandogli sotto mano tutti gli argo-

menti possibili per giustificare la convenzione, vi supplì con una splendida magniloquenza; egli venne temprando pindarici ditirambi sulla elvetica neutralità, e ci mise innanzi persino, come garanzia del contratto, una *garanzia politica*. Abbiamo dunque, relativamente a questo contratto di costruzione di una ferrovia, una garanzia politica. Ma cosa significa questa garanzia politica? Io confesso che non sono arrivato a capirlo; aspetterò che l'onorevole relatore me lo voglia spiegare. Garanzia politica! Ma è un trattato d'alleanza offensiva e difensiva, che si tratta di fare? Qûale sanzione di una garanzia politica non veggo altro che l'*ultima ratio* del *casus belli*.

Ora, se le spese per la costruzione della strada supereranno i preventivi degli ingegneri, se la società non avrà più danari in cassa, il Governo federale intimerà la guerra alla società, si spianeranno forse i fucili ed i cannoni contro questa povera società, in adempimento di questa garanzia politica? Insomma, lasciamo codeste vaporose regioni e parliamo il linguaggio degli affari: qual'è la garanzia che ci dà il Consiglio federale svizzero? Il Consiglio federale prende forse a cottimo questa strada? Guarentisce forse in qualche modo la costruzione della medesima? Ci assicura che basti la somma stabilita? No; non fa che il cassiere, riceve il nostro denaro e non ha alcuna responsabilità. Traducete la cosa nel linguaggio volgare degli affari, e vedrete che il Governo federale non ha obbligo di qualsiasi sorta, e sfido chiunque a trovarne uno solo. Ora, quale prova abbiamo che basteranno gli 85 milioni?

L'ammontare di questa somma di sussidio a fondo perduto è stabilito sul dato che la strada costi 187 milioni; che renda 48,000 lire di prodotto lordo chilometrico, 24,000 di prodotto netto; che le obbligazioni si emettano al 5 per cento; che la costruzione della grande galleria si compia in nove anni. Ma, se la strada costasse più di 187 milioni, se il reddito chilometrico lordo fosse minore di 48,000 lire? Se il reddito netto fosse minore di 24,000? Se s'impiegassero più di nove anni a costrurre la galleria, in modo che, per gli interessi, dovessero pre-

levarsi somme maggiori sui capitali? Evidentemente allora gli 85 milioni non basterebbero.

Ora, non è punto provato che i dati preindicati siano giusti, ed aggiungo anzi che tutto porta a credere il contrario. Diffatti il Paleocapa, il quale credo sia una autorità discretamente competente, ha, per la rete del San Gottardo (ma per una rete minore, perchè non comprendeva anche le ferrovie svizzere locali), calcolato una somma maggiore di quella che fu ritenuta nella convenzione di Berna; poi il prodotto lordo, invece di 48 mila lire, egli lo calcola 30,000; per cui, tutto preso, con calcoli minutissimi, un uomo così competente come il Paleocapa venne alla conclusione che per la rete occorre un sussidio, non di 85 milioni, ma di 143 milioni. (*Movimenti nel banco dei ministri*).

Non crede l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica (1) a questi dati?

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA. Sono un po' vecchi.

ZANARDELLI. Sì? Ebbene, vediamo qualche cosa di nuovo. (*Si ride*). Crede il signor ministro alla competenza della Commissione governativa del 1865, della quale egli faceva parte? Ebbene, quale è il preventivo di quella Commissione?

Secondo la Commissione governativa del 1865, la grande galleria costa 68 milioni; e qui viene valutata 60 milioni. Il tronco da Bellinzona a Brunnen, senza la grande galleria, è valutato 69 milioni, e qui 66; per cui abbiamo altri tre milioni di differenza, e, in complesso, la rete, anche senza la linea costosissima del monte Ceneri, anche senza la diramazione di Locarno, ed aggiuntavi solo la linea subalpina italiana, che, come dissi, vi si comprendeva, ma che costa assai meno delle linee sostituite, porta 190 milioni in una tabella e 184 in un'altra. Dunque non possono ammettersi, secondo i dati i più attendibili che noi abbiamo, i quali escludono quelli *ad usum Delphini* della Commissione di Berna, non possono ammettersi le basi del costo della ferrovia.

(1) Onorevole Correnti.

Lo stesso dicasi quanto alla rendita di 48.000 lire di prodotto lordo, e di 24,000 di prodotto netto, per una rete che ha tante diramazioni locali, com'è la presente, e la cui stessa linea principale passa lungo 100 chilometri per paesi affatto inospiti, e per valli esclusivamente abitate da pastori, dove il movimento locale è quasi nullo, e l'esercizio necessariamente difficile e costoso.

La Commissione italiana difatti, cui apparteneva l'onorevole ministro della pubblica istruzione, non calcola già a 48,000 lire il reddito lordo, ma fa una distinzione fra la linea alpina e le linee subalpine, calcola per le une 40,000 lire, e per le altre 25,000; ma 48,000 per nessuna. Dunque i dati medesimi della nostra *ultima* Commissione urtano completamente coi dati della convenzione di Berna. Tutto perciò porta a credere che la spesa preventivata non basterà; che converrà fare, come diceva l'onorevole Bonfadini, degli ulteriori sacrifizi. Che ciò possa non tornare grave alla Germania, la quale dà così poco, e che, se anche dovesse dopo dare delle altre somme, dovrebbe però somministrarle in proporzione della sua piccola quota, e così verrebbe sempre in complesso a dare meno di quanto proporzionalmente le spetta, ciò si capisce. Che non debba importare ai Cantoni svizzeri per le stesse ragioni, e perchè essi, in ogni modo, fra tre anni avrebbero compiuta la loro rete interna, questo pure si capisce. Ma noi, che siamo quelli che spendiamo di più, noi che siamo quelli, rispetto ai quali, se questa linea non si compie tutta, sarà lo stesso come non si abbia nulla, noi esporci quasi certamente, secondo i calcoli delle nostre stesse Commissioni, a spendere dopo i 65 milioni d'adesso altri milioni, e chi sa quanti, è tal cosa, cui credo che il Parlamento italiano non si possa sobbarcare. Conseguenza di questa approvazione sarebbe che noi, i quali ben sappiamo quanti pensieri e quanti sacrifizi ci abbiano dato le ferrovie romane, verremmo in seguito ad avere anche *le Romane all'estero.* E ciò perchè certo, se non bastasse il già speso, per non perdere anche quello, avremmo le necessità di nuove sovvenzioni.

E tutto ciò poi sarebbe tanto più calamitoso, inquantochè noi non abbiamo alcun diritto di controllo, alcuna ingerenza; noi non siamo che un *caput mortuum*, una testa di legno, una macchina a pagare. Almeno si fosse stabilita una società internazionale mista!

E così infatti, se non altro, aveva stabilito il povero Jacini nell'analogo progetto di legge, che egli presentava alla Camera il 21 febbraio 1866; poichè l'articolo 4 di quel progetto di legge aveva stabilito che « nella Commissione internazionale, che verrebbe costituita per invigilare sull'andamento tecnico ed economico della impresa, i delegati del Governo italiano rappresenterebbero l'interesse di tutte le parti contraenti in Italia, in proporzione della entità del concorso dalle medesime prestato ».

Invece, attualmente, anche di questo concorso nella rappresentanza sociale si è fatto buon mercato, e l'onorevole mio amico, il relatore della Commissione, trova che, nonostante, la cosa va come nel migliore dei mondi possibili.

Però così non l'aveva pensata il Comitato privato, poichè il Comitato privato aveva fatto vivissime raccomandazioni alla Commissione, affinchè avesse da migliorare la convenzione per quanto riguardava le cautele, tanto per l'esecuzione delle opere, che per la rappresentanza degli interessi italiani; e mi ricordo che quasi tutti i deputati, che presero la parola, furono concordi a tale riguardo; fra gli altri l'onorevole Depretis, l'onorevole Massa, l'onorevole Breda, l'onorevole Sineo e l'onorevole Ronchetti, che mi dispiace non sieno adesso presenti, presero la parola in questo senso. La maggioranza della Commissione invece non volle tenerne conto, come non volle tenere conto nemmeno di quello che essa medesima, nella persona almeno di uno dei suoi membri, riteneva in altri tempi indispensabile.

E invero l'onorevole mio collega della Commissione, Grattoni, nella sua relazione su questo argomento, ebbe a scrivere le seguenti assennatissime parole, di cui credo opportuno dar lettura alla Camera:

« Qualunque sia per essere la scelta del passo, il sottoscritto deve aggiungere che, a facilitazione del medesimo, il Governo federale dovrebbe impegnarsi:

« *a*) A mantenere l'ordine nei cantieri;

« *b*) A facilitare le espropriazioni dei terreni, e più principalmente le espropriazioni delle selve, le quali sono quasi interamente di proprietà del patriziato, almeno nel versante del Canton Ticino;

« *c*) A concedere l'esenzione dei diritti doganali di tutti gli oggetti inservienti ai lavori, agli operai ed al personale addetto ai lavori;

« *d*) A concedere l'impianto di una linea telegrafica fra i due imbocchi ed a concedere la franchigia postale e telegrafica con le altre stazioni svizzere di posta e telegrafi;

« *e*) e finalmente a permettere l'introduzione della polvere forestiera, quando non si trovasse conveniente e vantaggioso l'uso della polvere federale, la quale per altro il Governo svizzero dovrebbe concedere ad un prezzo determinato ».

Ma di tutte queste cautele che l'ingegnere, il consulente, ravvisava indispensabili, il commissario non si tenne più memore, e la maggioranza della Commissione diede senz'altro il *placet* e l'*exequatur* a questa magnifica convenzione.

Dopo tutto quello che ho esposto, trovatemi, io dico, un privato qualunque che contratti a queste condizioni, ed io vi dichiaro che sarei disposto ad approvare il vostro progetto di legge. Ma no, devo aggiungere che nemmeno in questo caso non lo potrei approvare per un altro ordine di idee, perchè, cioè, come vi diceva da principio, secondo me, avvi un'altra linea, la quale credo meriterebbe la preferenza nell'evidente interesse italiano.

Signori, l'onorevole relatore della Commissione, come già vi accennai, vi diceva che non importa nulla che si abbia da spendere tutto questo nostro danaro in Svizzera quando giova già anche a noi, e che « il lasciarci rimpiangere », sono le sue parole, « questo danaro perchè speso in Svizzera, è un'idea da rimandare ai secoli passati ».

Ciò passerebbe ancora se non avessimo un'altra linea che, a detta, non mia, ma dei gottardisti medesimi, serve pressochè ugualmente ai bisogni del commercio italiano, e nel medesimo tempo fa sì che quasi tutto il danaro, che occorre per essa, si spenda in casa nostra, per provvedere ai nostri bisogni, che insomma la ferrovia si faccia quasi per intero sul territorio italiano.

Ora, quando di queste due linee, che sotto gli altri aspetti si equivalgono, l'una fa sì che si serva il paese e si concorra a completare la rete italiana, e l'altra fa sì che si spenda il danaro all'estero, io dico che è una idea da secoli passati, ma da gran tempo passati, quella che si debba appigliarsi alla prima; bisogna risalire veramente alla preadamitica ingenuità.

Io non discuterò qui minutamente quale delle due linee, il Gottardo o lo Spluga, sia commercialmente più utile.

Io sono convinto. e profondamente convinto, che è più utile lo Spluga; ma non entrerò qui in una minuta dimostrazione con tutti i singoli particolari, coi quadri delle distanze reali e virtuali alla mano, chè a questi lumi di luna non sarebbe certamente il caso. Solo mi basterà accennare che, se il conte di Cavour, come ebbe ad accennare nella sua relazione l'onorevole mio amico Mordini, onde farsi forte della sua autorità, ebbe a considerare quale obbiettivo del commercio italiano Basilea, il Paleocapa, che riguardo alla competenza in siffatta questione io credo di un'autorità non certamente minore di quella del conte di Cavour, il Paleocapa, io diceva, ha sempre considerato come obbiettivo il lago di Costanza.

Ed il Jacini, che pur è *il testo di lingua* dell'onorevole relatore della Commissione (*Ilarità*), e che è quello a cui in tutto e per tutto si è riferito, e lo ha trasfuso a far parte integrante della sua relzione, il Jacini considerò come obbiettivo del commercio italiano, non già Basilea, ma Sciaffusa. E molti altri considerano come obbiettivo del commercio italiano Singen, che è il punto di congiunzione dellè grandi ferrovie germaniche, d'onde si dipartono le grandi arterie che conducono ai centri manifatturieri tedeschi; Singen, che, a detta di tutti, è in-

contrastabilmente nella zona dello Spluga e non del Gottardo.

Ci si disse, del resto, dall'onorevole preopinante che il lago di Costanza *è un grande ostacolo*. Ma se esso è un grande ostacolo, com'è che tutte le grandi ferrovie transalpine mettono capo al lago di Costanza? Imperocchè ognuno sa che appunto le ferrovie svizzere, badesi, würtemberghesi, bavaresi mettono capo a questo lago, ove attualmente si costruisce anzi una ferrovia di circuito da Friedrichshafen a Lindau, Bregenz, Romanshorn, Costanza.

Accennerò pure che mi pare molto strano che l'onorevole relatore della Commissione si faccia a dire, a sostegno del proprio assunto, che il Gottardo è più favorevole dello Spluga agli interessi di Venezia.

Io credo che i Veneziani abbiano ad essere giudici assai più competenti dei propri interessi che non l'onorevole relatore della Commissione.

Ora, il Consiglio provinciale di Venezia, richiesto dal Governo di concorrere pel Gottardo, non solo si rifiutò perchè dichiarò di ritenere più favorevole lo Spluga, ma mandò un caloroso appello ai Consigli provinciali delle città consorelle, il quale mi ricordo che fu ricevuto telegraficamente anche dal Consiglio provinciale di Brescia, mandò, diceva, un caloroso appello ai Consigli provinciali delle città consorelle, perchè dichiarassero di concorrere per lo Spluga e non per il San Gottardo.

Qui del resto si trovano gli onorevoli Maurogònato, Bembo ed altri rappresentanti di quella città e provincia, la cui opinione in questo argomento, circa agli interessi del proprio paese, non è certo conforme a quella dell'onorevole relatore.

Ma lasciamo tutto questo, lasciamo anche, se volete, l'opinione di noi poveri ed illusi splughisti, come ci considera l'onorevole relatore della Commissione, pigliamo persino l'opinione di quelli che nella Commissione italiana del 1865 si pronunciarono più ardentemente per il San Gottardo, come furono gli onorevoli Devincenzi, Casaretto, Maestri, Correnti,

Castagnola; ebbene, tutti questi commissari ebbero a dire che commercialmente, per i bisogni del commercio italiano, tra lo Spluga ed il San Gottardo c'è ben poca differenza, se non è anche migliore lo Spluga, che il Negri chiamò sì favorevole al commercio dei nostri olii e dei nostri vini.

Io potrei leggere letteralmente l'opinione di ciascuno di loro, ma *à tout seigneur tout honneur*; leggerò quello che ebbe a dire l'onorevole Correnti, non nel 1861, ma nel 1865, dopo quella sua conversione, di cui ci ha parlato nella seduta di ieri.

Ecco ciò che egli disse, secondo che risulta dai verbali della Commissione:

« *Se egli dovesse soltanto* prendere in considerazione *gli interessi italiani*, il suo voto sarebbe per lo Spluga; ma quando egli riflette che l'impresa della ferrovia alpina è un'impresa assolutamente consorziale e che perciò conviene aver riguardo anche all'opinione generale europea ed agli interessi degli altri paesi, che devono concorrere all'impresa, egli *per questo solo motivo* è condotto a preferire il San Gottardo allo Spluga ».

Ma perchè adunque, mi dimanderete, questi onorevoli commissari, che avevano una tale opinione, votarono invece per il San Gottardo?

Ciò che trascinò il loro voto fu la circostanza dei sussidi svizzeri, che speravano per il San Gottardo e non per lo Spluga; fu sopratutto l'essersi fatto credere dal Ministero alla Commissione governativa che la Svizzera non avrebbe mai permesso che si facesse la ferrovia dello Spluga.

Anche qui citerò le parole dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

« Egli è ben vero, egli dice, che dal canto suo lo Spluga presenta il notevole vantaggio di avere un versante sul territorio italiano; ma questa circostanza appunto rende quasi impossibile che la Svizzera ne permetta l'esecuzione. Questa considerazione basta a distruggere la naturale propensione dell'animo mio per questo passaggio ».

Ed il Maestri del pari, che votò per lo Spluga, dice:

« Di certo al commercio può pure servire la linea dello Spluga; ma, dandole la preferenza, non si tien conto delle oppo-

sizioni vivissime da parte del Governo svizzero a quel traforo alpino ».

E l'onorevole mio amico il deputato Casaretto « fa osservare che il Governo federale, in una nota ufficiale, ha dichiarato di opporsi alla concessione di una linea, che non passasse per il Canton Ticino ».

Il massimo argomento, adunque, che determinò questi voti in favore del Gottardo, era quello che la Svizzera non avrebbe permesso lo Spluga.

Ma il Ministero aveva in ciò mistificato la Commissione. Risulta infatti dal Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea svizzera, che fu invece il Governo italiano, il quale propose al Consiglio federale svizzero di adottare la linea del Gottardo dicendogli che sarebbe stato impossibile di ottenere per un'altra linea, fuorchè per quella del Gottardo, le sovvenzioni italiane. E così, mentre il Ministero dall'una parte si valeva per argomento in Italia che per un'altra linea non si sarebbero potuti ottenere i sussidi svizzeri, dall'altra parte diceva alla Svizzera che, senza il Gottardo, non si sarebbero potuti ottenere i sussidi italiani. Con questo duplice ed ambiguo giuoco soltanto si concluse il progetto per il Gottardo; il nostro Ministero invitava il Governo svizzero a prendere l'iniziativa ed elaborare il progetto per questo valico, e così l'iniziativa la prendeva il nostro Governo e faceva invece apparire la Svizzera.

Ma se si può dimostrare che non sussistevano o sono cessate le cause, per le quali gli onorevoli commissari preindicati non votarono per lo Spluga, noi dovremmo avere, negli onorevoli Correnti, Castagnola e colleghi, dei nostri alleati come propugnatori della linea dello Spluga.

Or bene: quelle cause in realtà non esistettero mai, come oggi ci è dato di completamente provare.

Basterebbe all'uopo leggere il predetto messaggio federale, il quale si esprime come segue:

« Disinteressata, come è, nell'impresa e restando libera di agire nel medesimo modo in favore di altri sforzi tendenti allo

scopo, che la ferrovia del Gottardo è chiamata a conseguire per una parte della Svizzera, la Confederazione non può che desiderare di veder stipulati altri trattati del medesimo genere, destinati a soddisfare degli interessi, che non si trovano rappresentati dall'intrapresa del San Gottardo. Quanto al Consiglio federale, egli è fermamente risoluto a prendere, di fronte a queste imprese concorrenti, la stessa posizione, che esso ha presa in confronto del passaggio del Gottardo. Egli sarà per conseguenza mai sempre pronto a dare il suo appoggio a quelle, che offriranno sufficienti garanzie materiali e morali ».

Del resto, io ho qui sott'occhio stampata la concessione, fatta in data del 22 giugno 1869, della ferrovia dello Spluga da Coira alla frontiera italiana; e qui ho pure sott'occhio, stampato in data 21 ottobre 1869, il decreto dell'Assemblea federale che accorda la ratifica della Confederazione alla concessione predetta.

Dunque è evidente che in questo senso sono perfettamente convergenti, a favore della linea dello Spluga, le opinioni di coloro che, come vedemmo, ne erano trattenuti esclusivamente da quella infondata supposizione.

Ma, oltre la ragione della pretesa impossibilità della concessione della linea dello Spluga, da parte della Confederazione elvetica, si mise innanzi anche la ragione che, unicamente per il Gottardo, si sarebbero potuti ottenere vistosi sussidi.

E, a proposito dei sussidi, ieri l'onorevole ministro della istruzione pubblica ci disse che avevano disertato lo Spluga anche parecchie città e provincie italiane, accordando sussidi esclusivamente pel Gottardo. In ciò però io credo che realmente la sua memoria lo abbia completamente tradito; poichè realmente Genova aveva offerto il sussidio per il Luckmanier, come lo ha offerto dopo pel Gottardo, e come lo avrebbe anche offerto per lo Spluga, se il Governo ne l'avesse ricercata per lo Spluga, anzichè per il Gottardo.

Il Consiglio provinciale di Milano votò prima 10 milioni per lo Spluga e non votò dopo che una somma molto minore

pel Gottardo, quando il Governo ne la richiese per quest'ultima ferrovia; ma anche dopo votò pure tre milioni per lo Spluga, per quanto il Governo lo spronasse a votare per il Gottardo, e nel peggiore dei casi votò per il Gottardo due milioni soltanto; onde la fedeltà al valico dello Spluga non venne meno di certo da parte della milanese rappresentanza.

Ciò posto, come vi potrebbe essere un ragionevole dubbio tra il Gottardo e lo Spluga?

Per lo Spluga, dal lato della Svizzera, non vi è da spendere nulla per le linee subalpine; mentre pel Gottardo, dal lato del versante svizzero settentrionale, vi è da spendere da Goldau a Zug lire 4,131,302, e da Goldau a Lucerna altre lire 6,643,680, che sono dunque undici milioni all'incirca.

Dal lato del versante meridionale, riguardo allo Spluga, abbiamo una sola linea subalpina, quella di Lecco-Colico, che costa meno della sola linea dalla nostra Commissione dichiarata inutile alla rete internazionale, vale a dire della linea del monte Ceneri, la quale, pur non ostante, deve farsi a termini della convenzione di Berna.

Se si abbia riguardo quindi alla minore spesa che lo Spluga esige nelle linee subalpine, ne viene che lo Spluga si farebbe anche senza i 40 milioni della Svizzera e della Germania, che del resto non vi sono ancora; si farebbe con quella somma di sussidi soltanto che pel Gottardo si vuole far spendere all'Italia. Infatti, io non andrò a cercare, in appoggio di ciò, i miei dati in opuscoli, che l'onorevole Mordini piglia per base della sua relazione; ma mi atterrò, per l'una e per l'altra linea, ai dati della nostra Commissione governativa, di cui facevano parte due degli attuali ministri.

Abbiamo per il Gottardo, tra linee alpine e subalpine, secondo le due tabelle, che sono un po' diverse tra loro, in una la spesa di 190 milioni, nell'altra di 184; ma concediamo pur anche il meno, mettiamo 184 milioni. Abbiamo poi inoltre le linee che, come dissi dapprincipio, non sono nè alpine, nè subalpine per la rete internazionale, ma sono linee inutili nella medesima; linee che si fanno per comodo e volontà della Sviz-

zera, come la linea di Locarno, che costa 4 milioni, e la linea del monte Ceneri che costa 21 milioni. Dunque il Gottardo, tra linee alpine e subalpine e linee inoltre *extravaganti*, secondo i dati della Commissione, viene a costare 209 milioni. Lo Spluga, invece, la Commissione medesima, tra linee alpine e subalpine, computa che costi 174 milioni; ma da questi ci sono da togliere cinque milioni per la linea Monza-Calolzio, di cui è già fatta la concessione colla legge dell'anno passato. Voi vedete pertanto che la spesa dello Spluga risulta di 169 milioni.

Dunque abbiamo 40 milioni di meno che non per il San Gottardo, i quali sono precisamente quei 40 milioni che darebbero la Svizzera e la Germania; oltre di che vi sarebbero due milioni guadagnati, che sono rappresentati dalla spesa annua di 100,000 lire, che lo Stato spende per la manutenzione dell'attuale strada carrozzabile dello Spluga. Essendo quindi l'Italia con pari spesa in condizione di fare lo Spluga anche senza i 40 milioni esteri, essa, con questo valico veramente nazionale, sarebbe arbitra nella questione, e non dovrebbe subire la parte indecorosa, che, come ho accennato nella prima parte del mio discorso, le si fa fare nella convenzione di Berna.

Si vuole che si faccia presto, ed io più che altri lo desidero; ma appunto per far presto è più designato lo Spluga, che colla stessa somma possiamo fare da noi, senza sussidi esteri, e liberi di noi stessi.

Ma ciò io dissi in semplice ipotesi, ed è ancora un concedere troppo; mentre havvi di più: havvi, cioè, che, per lo Spluga vi sono i sussidi svizzeri, e vi sono, senza le condizioni che li rendono illusorii e derisorii rispetto al Gottardo. Difatti per lo Spluga abbiamo 4 milioni del Cantone Grigioni, per deliberazione del Gran Consiglio in data del 10 giugno 1870; abbiamo 2 milioni del Cantone San Gallo, per deliberazione in data 11 giugno 1870; abbiamo 4 milioni dell'*Union Suisse*, per deliberazione del 21 maggio 1870. Poi c'è il Cantone di Zurigo, il quale votò un milione e mezzo tanto per il Gottardo

che per lo Spluga; poichè, se Zurigo città può essere convenientemente servita dal Gottardo, il lago di Zurigo e le rispettive valli della Glatt e della Toss, che sono la sede precipua del setificio e del cotonificio, trovansi nella zona dello Spluga.

Perciò ecco il finale ed incontrastabile confronto tra le due linee, e prego la Camera di bene ponderarlo.

Per il Gottardo vi hanno da costruire 263 chilometri portati da questa convenzione, tutti in Isvizzera. Per lo Spluga vi hanno da costruire soltanto 144 chilometri, di cui in Isvizzera soli 48; e, non ostante che la Svizzera non abbia che 48 chilometri sul suo territorio, essa ci darebbe 11 milioni e mezzo. Collo Spluga adunque la Svizzera ci aiuterebbe a fare le nostre ferrovie; col Gottardo invece facciamo le ferrovie esclusivamente svizzere coi danari dell'Italia.

Se questa non è una dimostrazione evidente, io davvero non so quale possa esserlo maggiormente. Dietro l'eloquenza di queste cifre parmi eliminato ogni ragionevole dubbio. (Bene! *al centro ed a sinistra*).

Ma vi è ancora di più: sembrerà paradossale, ma è cosa rigorosamente vera ed esatta; per la linea del Gottardo non ci sono, al contrario, menomamente i sussidi svizzeri. Infatti che cosa darebbe la Svizzera? Darebbe 20 milioni. Ora, per questa somma ci obbliga a fare la linea di Bellinzona Locarno, che è valutata 4 milioni; ed oltre a questa sì strettamente locale, ci obbliga a fare un'altra linea che, come già dissi, non può considerarsi come parte integrante della rete internazionale del Gottardo, la linea cioè del monte Ceneri, che tutte le Commissioni e Sotto-Commissioni del 1860 e del 1864 hanno dichiarato perfettamente estranea al valico internazionale; la quale ultima linea alla sua volta costerebbe 21 milioni.

Nè basta ancora. La Svizzera ci obbliga inoltre a fare la linea Goldau-Sant'Adriano-Zug, che allunga dannosamente la via internazionale e che costa 2 milioni; ci obbliga a fare l'allungamento della ferrovia fra Fiora e Göschenen, che fa perdere più di 6 chilometri e che costa altri 4 milioni e che la

Commissione dichiara essere a danno della linea internazionale.

L'onorevole relatore dice che, in compenso di questo ultimo allungamento, si stabilì l'abbassamento di mezzo centesimo di tariffa sulle merci a piccola velocità.

Ciò nondimeno farò osservare in aggiunta che, per poco che uno sia versato in questa materia, può scorgere agevolmente che un simile differenziale abbassamento di tariffa non equivale certamente all'avere una linea più breve. A tutti quelli che conoscono la linea ferroviaria lombardo-veneta, vorrei domandare se l'adozione della tariffa differenziale compensi l'allungamento di strada che si ha nel tronco Treviglio-Coccaglio. Inoltre mi pare evidente che nel caso concreto, precisamente al contrario, se si spendesse meno, le tariffe potrebbero essere più basse.

Debbo dire infine a tale riguardo all'onorevole mio amico, il relatore della Commissione, che ci vuole davvero un bel coraggio ad invocare in proprio favore le tariffe, mentre le tariffe adottate nella convenzione di Berna mandano a catafascio tutti quei dati, che, a favore del Gottardo, voglionsi trarre dai lavori della Commissione del 1865; poichè sono tariffe tali, in confronto di quelle che aveva preso per base la Commissione medesima, che gli obbiettivi vengono ad essere del tutto spostati, e che l'obbiettivo di Basilea a favore del Gottardo non è più sostenibile.

Resta pertanto provato che l'offerta di sussidi di alcuni Cantoni svizzeri, per questo valico, è sottoposta a tali condizioni, in forza delle quali si accresce la spesa assai più che non importi la somma del sussidio di quei paesi. Così, vedete, il Cantone d'Uri dà un milione di sussidio e ne fa spendere quattro allungando la strada con danno della linea internazionale. Il Cantone Ticino dà meno di quattro milioni (3,750,000 lire) e impone la linea del Monteceneri, che costa 21 milioni ed è riconosciuta inutile alla strada internazionale; e impone inoltre la diramazione di Locarno, che costa quattro milioni, e che è pure riconosciuta universalmente ancora più inutile

ed affatto locale. Dunque, per meno di quattro milioni di sussidio che dà il Cantone Ticino ne spendiamo 25, senza giovare, anzi con danno della linea internazionale.

Andiamo avanti.

Nel tratto da Fluelen a Göschenen abbiamo pure quattro milioni da spendere in allungamenti richiesti da esigenze locali, con danno della linea internazionale; da Goldau a Zug due milioni; 31 milioni in tutto, che la Svizzera ci fa spendere per rendere la linea peggiore, e cui quindi sarebbe meglio al certo rinunciare per poter farla migliore. E poi ci parlate ancora di sussidi svizzeri, come aventi un'influenza qualunque nella questione?

Taluno dirà, e me lo diceva poco fa, nel momento di sospensione della seduta, un onorevole mio collega della Commissione: che importa che si facciano questi tronchi di diramazione? Se si aumentano le linee, crescerà anche il reddito della rete ferroviaria. Questo argomento avrebbe valore se si trattasse di tronchi importanti, produttivi, *attivi* e che non fossero tronchi esclusivamente locali, tronchi che la Svizzera, senza sussidio, non è mai stata capace e non sarebbe mai capace di fare colle sole sue forze.

Ora è evidente, come notò a tale riguardo anche il Paleocapa, che necessariamente riesce molto maggiore il prodotto della ferrovia, quando tutto il movimento, che dev'essere oggetto del grande transito internazionale, invece di dividersi sopra molti tronchi, si concentra sopra una linea sola. Ed è quindi anzi una ragione d'inferiorità del Gottardo, anche sotto questo punto di vista, la circostanza che esso ha un solo tratto comune a tutto il traffico, il tratto Bellinzona-Goldau; mentre nello Spluga il commercio internazionale deve percorrere l'intero tratto, e non suddividersi in molti tronchi d'accesso, e dal lato italiano ha il vantaggio di condurre direttamente proprio nel mezzo della Lombardia.

In conclusione, colla proposta convenzione la Svizzera volle tutto ciò che non era necessario, anzi era dannoso alla linea internazionale; e noi, primi a pagare, passammo con

una bonarietà veramente unica sotto le forche caudine della svizzera destrezza e tenacità. Così i nostri delegati alla conferenza di Berna non volevano la linea del monte Ceneri, che tutte le nostre Commissioni avevano esclusa e dichiarata puramente locale; non volevano la linea Bellinzona-Locarno, perchè di nessuna importanza e prodotto. Se non che la Svizzera soggiungeva: « Ma ! questa (sono parole del messaggio) questa è una delle condizioni imposte per la concessione accordata dal Cantone Ticino »; il quale così, notate bene, non ci fa la grazia di lasciarci fare a nostre spese una linea principale tutta nel suo territorio, se non gli completiamo inoltre la rete interna. Così i nostri delegati volevano la soppressione della linea Goldau-Sant'Adriano-Zug per sostituirvi la linea Immensee-Buonas, perchè la prima è quasi del doppio più lunga e costa 2 milioni di più. Ma i delegati svizzeri risposero che anche quella era una condizione assolutamente posta dal Cantone di Zug! Così l' Italia aveva adottato e doveva tenere fermo, come disse l'onorevole Bertani, quel progetto Welti per il tronco da Fluelen a Goldau secondo il quale si accorciava la linea di 6 chilometri e mezzo, e si spendevano 4 milioni di meno; ma si disse dalla Svizzera che con ciò si sarebbe cagionato un danno al Cantone d'Uri, le cui località non avrebbero potuto tutte trarre il maggior partito possibile dalla ferrovia; e anche qui addio.

E così, mentre la Svizzera, a cui pur tanto si largisce, la Svizzera, anche a costo di allungare la strada e di spendere dei milioni di più, si occupava e preoccupava degli ultimi villaggi e casolari dell'Uri e dello Zug; voi invece non vi siete dati per intesi, voi anzi avete fatto un'ecatombe di tutti gli interessi delle popolazioni italiane, alle quali si poteva dare una linea nel territorio dello Stato spendendo di gran lunga meno.

Da ultimo vi sono tutti gli interessi politici che concorrono nel medesimo senso.

La società dello Spluga si formerebbe esclusivamente in Italia, sarebbe sotto la sovranità del paese; mentre, per quella del Gottardo, abbiamo veduto che bisogna in tutto e per tutto, a termini della convenzione, accettare l'elvetica competenza.

Inoltre uno dei versanti dello Spluga è esclusivamente nel territorio italiano, uno degli sbocchi della grande galleria di passaggio dell'Alpe è pure sul territorio italiano. L'onorevole Castagnola considerava tanto importante questa circostanza, che diceva, che in forza di essa appunto la Svizzera non ci avrebbe mai permesso di fare lo Spluga.

E l'onorevole Mordini, facendo sue le idee dell'onorevole Jacini espresse in quella relazione ministeriale che egli ha riprodotto nella sua relazione parlamentare, l'onorevole Mordini ammette egli pure che è di somma importanza questa circostanza, dell'essere lo sbocco della grande galleria sopra il territorio italiano. Ma il Jacini, vedendo la forza grandissima di quest'argomento, si studiò d'altronde di attenuarla. E come fa egli per attenuarla? Per attenuarla egli dice che anche lo Spluga finalmente da questo lato ha degli inconvenienti, poichè lo Spluga è *sotto il tiro di pistola austriaco*.

Mi congratulo colle pistole d'invenzione dell'onorevole Jacini (*Si ride*), le quali tirano nientemeno che dallo Stelvio allo Spluga; imperocchè è certo che, se noi esaminiamo la linea dello Spluga, troviamo che fino a Sargans è lontana dal territorio austriaco, e ne è separata dai contrafforti alpini. A Sargans si biforcano le linee, in modo che da una parte si va a Zurigo, a Sciaffusa, a Singen, allontanandosi sempre più dal confine austriaco, per cui non è se non chi vuol andare in Austria che va verso il confine austriaco; dall'altra parte si va verso il lago di Costanza; ma anche da questa parte da Sargans a Rangs e Ruti la strada è pure lontana dal confine austriaco. Non è che dopo Ruti, verso Santa Margherita e Reineck sul lago di Costanza, che è vicina al territorio austriaco, dal quale però sarebbe sempre separata dal Reno, onde può dirsi che essa non si avvicina realmente al territorio austriaco che quando entra nel territorio stesso; e naturalmente chi voglia entrare nel territorio austriaco, più che andare ad un tiro di pistola dal medesimo, bisognerà che lo tocchi di certo; per cui vedesi che anche questa scappatoia messa innanzi dall'onorevole Jacini non ha alcun fondamento.

Un'ultima parola sopra i sussidi svizzeri e germanici.

È da notarsi che, mentre i nostri impegni, a termini della convenzione, sono definitivi, quelli della Svizzera non lo sarebbero punto, non lo sarebbero se non quando dei terzi avranno completamente coperto la somma indicata. Infatti l'articolo 21 della convenzione stabilisce:

« Questa convenzione non sarà esecutoria che a partire dal giorno in cui si raggiungerà la somma di 85 milioni ».

Ora, da parte della Germania mancano ancora, se non erro, nove milioni, e da parte della Svizzera pure manca qualche cosa; resta da coprire, secondo che dice il Messaggio del Consiglio federale, circa un milione.

Ora, io diceva non essere definitivi gli impegni della Svizzera, perchè trovasi bensì nella convenzione l'articolo 21, secondo il quale la Svizzera si obbliga a dare i 20 milioni; ma, per ciò appunto, aggiunge il messaggio federale, *non si scambieranno le ratifiche del presente trattato che quando i* 20 *milioni saranno raggiunti*, e non lo sono ancora; onde, anche considerata la cosa da questo lato, lascio giudicare alla Camera da che impulsi può essere stato mosso il Ministero a farci, colla questione di Gabinetto, discutere il progetto di legge all'ultima ora e nelle attuali condizioni.

E che devo dire finalmente della Germania? Io non credo che pressioni germaniche vi sieno in alcun senso. Se vi fossero, per la medesima ragione che, ai tempi di *Monsieur Mony* e delle sue interpellanze, bisognava respingere la pretesa che per pressione francese la strada non si dovesse fare, ora si dovrebbe respingere qualunque pretesa prussiana diretta per converso a che la strada si faccia. E che? Saremo noi diventati una nazione protetta, qualunque sia il protettore? Dobbiamo essere noi giudici dei nostri interessi; dobbiamo interamente serbare, per essere rispettati, la nostra indipendenza ed autonomia.

Ma del resto, se io leggo il discorso di Bismarck, di cui ho qui il rendiconto officiale, io vedo che Bismarck non ha dimostrato alcuna assoluta ed intrinseca predilezione per una linea, anzichè per un'altra. Egli disse bensì che volle precisare la linea del San Gottardo, per togliere le incertezze che vi erano

sulla scelta della linea stessa: ma egli, dopo aver detto che quello, di cui più si preoccupava e che considerava di principale interesse della Germania, era di ottenere una comunicazione diretta con un paese amico, e, soggiunse, *amico, io credo, per lungo tempo*; aggiunse pure che non intendeva con ciò di non favorire gli interessi dello Spluga, e che anzi riteneva che, se si fa il San Gottardo, verrà un giorno, e non è tolta la speranza, che si farà anche lo Spluga; invece, lasciando intravedere la possibilità dello Spluga, il San Gottardo non si farebbe.

Ora ditemi voi se una parola potrebbe essere uscita, da un uomo così autorevole, più favorevole di questa allo Spluga. Secondo lui, infatti, è tanta l'importanza dello Spluga, che, ove anche si facesse il Gottardo, si potrebbe pure sobbarcarsi alla costruzione di un'altra linea per eseguirlo.

Ho finito. Io credo che, se la Camera fosse in condizioni normali, in cui potesse esaminare la questione con completa attenzione, questa convenzione sarebbe indubbiamente respinta. Così all'incontro, nelle condizioni in cui siamo, verranno all'ultimo i deputati a votare: per tal modo e colla aggravante della questione di Gabinetto, gli inconsci ebani ed avorii, auspici e solleciti uscieri custodi e ministri delle urne, funzioneranno con tranquillo ottimismo; e se resterà sacrificata una grande questione, avremo in compenso che in uno dei prossimi giorni, quando parta l'annunzio della nostra votazione, là nelle sponde del limpido Ceresio, fra gli idilii pastorali delle valli dell'Uri, s'inneggerà riconoscenti all'italica magnanimità. (*Bravo! Bene!*)

La discussione continuò fino al 14 giugno, nella quale tornata il disegno di legge fu approvato. Adottato poscia dal Senato, divenne legge 3 luglio 1871, n. 311.

Tornata dell' 8 giugno 1876.

L'onorevole Bertani, che, favorevole al tunnel del Gottardo, erasi palesato contrario alla convenzione di Berna per la entità del concorso finanziario imposto all'Italia e per la questione delle linee d'accesso, e per le condizioni di vendita del materiale del Cenisio, svolgeva una interpellanza sui motivi per cui è venuta meno la Società del Gottardo ai patti stipulati nella convenzione di Berna, e quali sono le sue condizioni economiche attuali; e chiedeva all'onorevole Zanardelli che egli, il quale era stato verace profeta cinque anni prima, ora, diventato ministro, profetizzasse anche quando finiranno questi sacrifici nostri. Insisteva che la rappresentanza italiana sia adeguata al nostro interesse nel Consiglio di quella grande amministrazione, per dare all'Italia almeno dignità di contraente.

Anche l'onorevole Giudici aveva interpellato sulle cause del ritardo alla esecuzione della congiunzione del tronco Milano-Como con Chiasso e sulle condizioni della Società del Gottardo, e specialmente se sussistessero pratiche per ottenere la soppressione del tronco Lugano-Bellinzona pel Monte Ceneri.

Rispondeva il ministro Zanardelli:

Io sono in debito di rispondere innanzi tutto brevi parole all'onorevole deputato Giudici, il quale mi rivolse una prima domanda sopra due punti di fatto.

Egli mi chiese quali siano state le cause, per cui fu tanto ritardata la costruzione del tronco di ferrovia da Como al confine svizzero presso Chiasso: e mi chiese inoltre, se intendasi, sì o no, di far costruire quel breve tratto di strada, che deve congiungere la stazione di Como alla riva del lago.

Riguardo alla prima di tali domande, io credo di poter essere tanto più spiccio; inquantochè, siccome i desiderii dell'onorevole Giudici sono assai prossimi ad essere esauditi, ora, che il fatto si compie, mi sembra che sia quasi superfluo il rivangare le cause per cui così tardi siasi compiuto.

Nondimeno non tralascerò di avvertire che anche coteste cause non furono veramente imputabili a grave colpa della società. E invero l'onorevole Giudici sa certamente, quale deputato di Como, come quel tratto di ferrovia, di cui egli parla, il quale non misura che quattro chilometri, sia costituito per una metà all'incirca dalla galleria del monte Olimpino. Ora nel monte Olimpino avvenne che uno dei tre pozzi che furono aperti allo scopo di sollecitare i lavori di perforamento di quella galleria, diede tant'acqua che tutti i mezzi, anche i più energici, i quali furono adoperati per rimediarvi, riuscirono inefficaci. Ne derivò che l'appaltatore, il quale aveva assunto l'impresa, potè ottenere in via arbitramentale rescisso il proprio contratto.

Una volta rescisso il contratto, ne nacque una conseguente interruzione di lavori; più tardi i medesimi vennero in via economica ripresi con energia; ed ora si è a tal punto, che l'apertura a piccola sezione può dirsi compiuta, ed in breve lo sarà anche quella a grande sezione, sicchè posso dare affidamento all'onorevole deputato di Como che nel mese di agosto il suo paese potrà congiungersi alla Svizzera per mezzo della ferrovia.

Lunedì scorso vi ebbe in Milano la riunione dei delegati della società dell'Alta Italia coi delegati della Svizzera, allo scopo di concretare le norme del servizio cumulativo fra le due società, principalmente per ciò che riflette l'uso della stazione internazionale di Chiasso, non che lo scambio del materiale mobile.

Riguardo poi al breve tronco di ferrovia che deve congiungere la stazione attuale di Como colle sponde del lago, l'onorevole Giudici ha ragione di pretendere che, siccome avvi una legge la quale prescrive che sia costruito a carico della società, così il Governo abbia il dovere di far sì che quest'obbligo della società stessa venga effettivamente adempiuto.

Sia dunque o non sia che questo breve tronco, mentre non riesce, come dicono alcuni, di grande utilità pel commercio, deturpi ediliziamente i deliziosi contorni della città

di Como; sia questo o non sia, certo si è che noi troviamo la legge, e questa legge, finchè tale, ed ove non se ne modifichino consensualmente i patti, dobbiamo farla completamente eseguire. Perciò più volte, ed anche recentissimamente, fu sollecitata la società a presentare il progetto concreto per il tronco in discorso, poichè il progetto di massima era stato già da tempo prodotto. Ora questo progetto concreto e definitivo la società promise di presentarmelo a giorni.

Ma qui l'onorevole Giudici, evocando, per così dire, anticipatamente innanzi a voi la grossa questione, che è prossima ad essere posta in discussione nella Camera, si fece a richiedere con quale utilità si esigerà dalla società la presentazione di questo progetto, se la società è moribonda. In questo caso, egli chiese, che farà il Governo?

La risposta è piana ed agevole. Se la società è moribonda, il progetto che, secondo la fatta promessa, essa deve presentarci, sarà il suo saluto supremo; con quella presentazione essa mi ripeterà alla sua volta il *morituri te salutant*. Ma il Governo, come erede della società, subentrerebbe nelle sue obbligazioni, onde non ha cagione a temere, nemmeno in questa eventualità, l'onorevole Giudici. Ad ugual ragione, se, dipendentemente dalle decisioni della Camera, continuerà la vita della società medesima, essa, presentato il progetto, dovrà in seguito, senza dilazione, eseguirlo.

L'onorevole Giudici mi ha poscia domandato se mi vennero fatte delle proposte riguardo alla soppressione di una linea, che costituisce una parte della rete del San Gottardo, cioè la linea del monte Ceneri. In ciò, siccome la sua interrogazione essenzialmente si rannoda coll'interpellanza degli onorevoli Bertani e Podestà, l'onorevole Giudici mi permetterà, che per isvolgere senza interruzione tutto quell'ordine di considerazioni che deve sviluppare, appunto in forza delle domande dei proponenti quell'interpellanza formale, io risponda anche a lui congiuntamente più tardi.

L'onorevole Bertani ha cominciato il suo discorso con alcune osservazioni, che mi sono personali. Egli ricordò una

frase con cui, quando si discusse la legge che ora si tratta di applicare, io mostrai di temere quel complesso di fatti, che diedero argomento alla sua attuale interpellanza; di temere, profeticamente come egli disse, che la convenzione che allora proponevasi potesse essere fonte di diuturni imbarazzi, minaccia all'Italia di sacrifizi ulteriori e perenni.

Così mi fossi ingannato; chè le parti delle tristi Cassandre mi sono sempre sembrate uggiose e antipatiche; onde io mi auguro e spero ancora di non essere stato completamente indovino, come mi propongo di far sì che ulteriori sacrifizi pecuniari per quella convenzione non siano imposti al paese, pure mirando allo scopo che la grande via del Gottardo sia assicurata ai nostri scambi, agli aumentati rapporti colle famiglie transalpine.

Questa grande via del Gottardo io mi terrò a grandissimo onore di potere far sì che non manchi agli intenti nazionali. Chè, se prima che fosse votata dal Parlamento, io vagheggiai e propugnai con ardore un altro valico delle Alpi elvetiche, il quale, pur congiungendoci colla Svizzera e colla Germania, sarebbe corso per la massima parte sul territorio italiano, della cui costruzione avremmo avuto noi l'incarico e la provvida cura; ora, che il varco che l'Italia ha scelto attraversa la Svizzera centrale, dichiaro che, come allora fui convinto splughista, così adesso nessuno è e sarà di me più ardente nel mirare allo scopo che la linea del Gottardo, dall'Italia adottata, ottenga la sua esecuzione.

Colla premessa di questi fermi intendimenti, vengo ora a rispondere alle domande, che mi ha rivolte l'onorevole Bertani.

E, prima di entrare nelle considerazioni che si riferiscono intrinsecamente alle condizioni dell'impresa, dirò una parola riguardo alla domanda, con cui l'onorevole Bertani mi ha chiesto, come mai sia mancata alla Camera ogni partecipazione intorno ai risultati delle ispezioni, che il Governo italiano era in obbligo, a termini della convenzione, di far eseguire annualmente sopra la linea del Gottardo.

Io noterò a tale riguardo che il Ministero dei lavori pubblici ha invero costantemente trasmesso alla Presidenza della Camera i rapporti mensili e trimestrali, che il Governo federale svizzero ha inviato in adempimento dell'impegno assunto coll'articolo 11 della convenzione internazionale.

Riguardo ai rapporti sulle ispezioni, che annualmente eseguì la Commissione tecnica italiana in relazione alle disposizioni dell'articolo 12, io non posso dire quali siano state le ragioni, per cui non furono trasmessi alla Camera dai miei antecessori. Avvertirò nullameno che nella relazione statistica 10 marzo 1873 sulle costruzioni ferroviarie, che fu presentata alla Camera, fu dato conto di quanto si riferisce alla costituzione della amministrazione sociale del Gottardo ed all'iniziamento dei lavori della grande galleria. Ed aggiungerò poi, che io ebbi testè l'onore di trasmettere all'onorevole relatore della Commissione generale del bilancio pei lavori pubblici l'ultima relazione, che la Commissione tecnica italiana nello scorso ottobre ha fatto al Governo; relazione, in cui con molta approssimazione la Commissione stessa aveva anticipato quegli apprezzamenti sulle condizioni della Società del Gottardo, che più tardi furono resi di pubblica ragione.

Ciò posto, io verrò alle domande, le quali sono veramente intrinseche alla questione di cui si tratta.

Quali sono, chiede l'onorevole Bertani, i motivi per cui la società del Gottardo è venuta meno ai patti stipulati nella convenzione di Berna, e quali sono le condizioni economiche attuali della società rispetto agli impegni assunti?

A tale riguardo, io debbo premettere, una volta per tutte, che veramente il Governo italiano non ha alcun rapporto colla società del Gottardo, ma ha rapporti soltanto col Consiglio federale svizzero, ed è questo ultimo che, a termini dell'articolo 19 della convenzione del 15 ottobre 1869, deve intendersi con la società per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Gottardo.

È adunque dalla Confederazione elvetica, che, anche secondo le disposizioni dell'articolo 11 della convenzione mede-

sima, l'Italia, del pari che gli altri Stati sovventori, deve essere informata intorno al progresso ed allo stato dei lavori, nonchè intorno allo stato dell'esercizio. E la Confederazione fece infatti conoscere al Governo il rapporto direttole dalla società del Gottardo intorno alle sue condizioni finanziarie: rapporto, che non dà certamente notizie soddisfacenti nè liete.

L'onorevole Bertani mi ha domandato quali siano queste condizioni; ma la risposta mi pare, per così dire, superflua, poichè egli ha mostrato di conoscerle per filo e per segno coteste condizioni finanziarie, quali furono esposte dalla società del Gottardo.

Osserverò nondimeno che, riguardo ai termini contemplati nella convenzione per la costruzione delle linee, riguardo agli obblighi che la società ebbe infino al presente, non può dirsi che essa sia venuta meno assolutamente agli obblighi stessi.

Riguardo infatti ad alcune linee, la società si preoccupò forse anche troppo dei termini stabiliti per la loro costruzione. Le linee ticinesi infatti da Biasca a Locarno e da Lugano a Chiasso sono le sole che, a termini della convenzione di Berna, dovevano oggi essere aperte, dovevano, cioè, essere aperte entro tre anni dalla costituzione della società e, per mantenere il termine, la società lavorò con attività febbrile, sì che nel dicembre 1874 la locomotiva *percorse,* se non *corse*, quelle linee.

Riguardo alla grande galleria, secondo il contratto stipulato dalla società del Gottardo coll'impresa Favre, la galleria medesima dovrebbe essere compiuta pel 1° ottobre 1880.

Ora lo stato attuale dei lavori non fa invero presumere che per quest'epoca lo sia; onde, se questi lavori non prendono un maggiore sviluppo, non può presumersi si finisca che nel maggio 1881. Questo termine, se non corrisponde agli obblighi del contratto col Favre, è però conforme, come dissi dianzi, alla convenzione di Berna, la quale presume una durata di nove anni, dall'epoca stabilita pel cominciamento dei lavori dal Consiglio federale, che la fissò per l'ottobre del 1872.

Per ciò l'epoca contemplata dalla convenzione di Berna pel compimento della grande galleria scadrebbe nell'ottobre

del 1881; epoca, in cui, continuando l'andamento attuale dei lavori, può presumersi che abbia ad essere infatti compiuta.

Lo stesso è a dirsi riguardo alle altre linee ancora da costruirsi, e il termine della cui costruzione è coordinato al termine stabilito pel compimento del *tunnel*. Fu stabilito infatti che i lavori su tali linee siano intrapresi nel tempo necessario perchè le linee in discorso possano essere finite ed aperte simultaneamente alla grande galleria; e quindi, avuto riguardo alla durata presunta per la loro costruzione, siano incominciate alcune due anni e mezzo, ed altre quattro anni e mezzo prima dell'epoca, in cui la galleria stessa deve essere aperta.

Riguardo a quelle linee, la cui costruzione è supposta di due anni e mezzo, è evidente non essere giunto il tempo pel loro incominciamento. Riguardo a quelle, la cui costruzione è supposta di quattro anni e mezzo, che sono le linee da Goldau a Fluelen, da Fluelen a G schenen, da Airolo a Biasca, da Bellinzona a Lugano, la società del Gottardo, avuto riguardo al contratto col signor Favre, secondo il quale la grande galleria dovrebbe compiersi pel 1° ottobre 1880, avrebbe già dovuto incominciarle. Ma, ammettendo il termine ultimo contemplato dalla convenzione di Berna basterebbe invece che esse vengano incominciate coll'aprile dell'anno venturo.

L'onorevole Bertani mi ha pur domandato quali siano i motivi, per cui la società si è condotta al dissesto economico, del quale egli ha parlato. Veramente questi motivi consistono in apprezzamenti, riguardo ai quali m'è imposto un grande riserbo. Tuttavia non ho difficoltà ad ammettere coll'onorevole Bertani, che, fra questi motivi, entra pure il lusso con cui furono costruite le linee ticinesi del piano; come vi entra la precipitazione furiosa, con cui ebbe luogo la costruzione medesima. Aggiungerò inoltre, che, a produrre le attuali difficoltà, influì eziandio una circostanza, che è vizio comune di quasi tutte le società ferroviarie, vale a dire l'esiguità del capitale sociale.

Esso non fu che di 34 milioni in azioni, di cui non fu fatto il pagamento che per tre quinti. Questa circostanza, nel caso

attuale, era maggiormente a evitarsi, perchè le basi sociali furono negli statuti più svantaggiosamente determinate di quello che dai rappresentanti degli Stati erasi ritenuto nelle conferenza internazionali di Berna.

Nelle conferenze medesime infatti erasi ritenuto, che, fra le azioni e obbligazioni, dovesse correre un rapporto di 3 a 2. Ora invece negli statuti sociali questo rapporto da tre quinti fu ridotto ad un terzo, senza di che si sarebbero avuti 61 milioni invece che 34 di capitale sociale.

Ora è increscevole che siasi ammessa, nell'approvazione degli statuti sociali, questa modificazione alle basi stabilite nella conferenza internazionale, di cui faceva parte l'onorevole mio collega ed amico il ministro degli esteri (1), che l'onorevole Bertani riconoscerà avere in ciò bene tutelato i nostri interessi; è increscevole siasi così indebolita la forza reale della società, pretermettendo quelle provvide sanzioni, che i Codici delle nazioni civili hanno introdotto a tale riguardo, sanzioni cui in questo caso si era aggiunto il vincolo di accordi internazionali.

Altre circostanze, come accennai, che hanno influito a scemare i capitali disponibili per le linee ancora da costruirsi, sono riposte nel lusso, con cui furono piantate le linee ticinesi del piano e le loro stazioni, nel tempo precipitosamente affrettato con cui si vollero terminare.

Questa furia precipitosa fece aumentare di gran lunga la spesa, perchè si lavorò di notte con fiaccole, si diedero dei premi agli appaltatori, si dovette continuare a lavorare anche dopo aperto l'esercizio; in modo che tutte queste condizioni di lavoro affatto anormale fecero aumentare grandemente la spesa.

La società era stimolata a quel lavoro affrettato dalla circostanza che, ove le linee non fossero state aperte nel termine stabilito dalla convenzione di Berna, essa avrebbe perduto il sussidio dei tre milioni del Canton Ticino.

(1) Onorevole Melegari.

Ma, per andare in traccia di questi tre milioni, non solo fu speso assai più nella costruzione, ma ne avvenne pure che quanto si guadagnava da una parte si perdette dall'altra per l'affrettata costruzione ed esercizio; imperocchè, come parmi avere accennato lo stesso onorevole Bertani, il signor Hellwag ha calcolato, che, per interessi e per spese di esercizio, sopra queste linee ticinesi del piano vi sarà una perdita, sino alla presunta apertura della grande galleria, di oltre nove milioni; per cui i tre milioni di preteso e vagheggiato acquisto ne avrebbero prodotti nove di perdita.

Ora io verrò appunto ad accennare a questa maggiore spesa, che, riguardo alle linee ticinesi del piano, fu impiegata e calcolata, oltre quanto erasi supposto nelle conferenze internazionali di Berna. Per la costruzione della linea di Biasca-Bellinzona-Cadenazzo, mentre nella conferenza internazionale eransi presunte lire 6,550,000, si spesero invece effettivamente lire 14,030,340. Per la linea di Cadenazzo-Locarno, per cui erasi ritenuta una spesa di lire due milioni, si spesero più di sei milioni; per la linea di Lugano-Chiasso, mentre presumevansi cinque milioni, ne apparirebbero spesi più di quindici. Se poi si tiene conto dell'interesse del capitale durante la costruzione, delle spese per la formazione del capitale medesimo, del *deficit* di esercizio e simili, ove contavasi di incontrare un passivo di 19 milioni, se ne avrebbe uno in cifra tonda di 52.

Ad ogni modo quel che a me sembra indubitabile si è che la società per lo meno ha tardato troppo a suonare a stormo, ha troppo atteso prima di annunciare le deplorevoli condizioni finanziarie in cui essa venivasi a trovare. Se essa le avesse annunciate più presto, probabilmente non sarebbero avvenuti quei lavori di lusso, dei quali si è parlato; probabilmente, a differenza di ciò che porta la convenzione di Berna, non si sarebbero costruite a doppio binario quelle linee ticinesi per le quali un binario soltanto era portato dalla convenzione internazionale.

Ma, *rebus sic stantibus*, chiede l'onorevole Bertani, credete voi garantiti i patti per il compimento della grande gal-

leria fra Airolo e Göschenen, e per la congiunzione Pino-Lucerna?

Quanto alla grande galleria, essa la si potrebbe compiere certamente, poichè fra i 13 milioni, che vi si sono già spesi, ed i 66 milioni, che sono rappresentati dai restanti sussidi degli Stati, vi è più assai che il margine per provvedere. Ma, se rassicuranti possono considerarsi le circostanze relative, specificamente, alla grande galleria considerata per sè sola, dobbiamo però domandarci se, nel giorno in cui la locomotiva, attraverso le profondità del Gottardo, correrà da Airolo a Göschenen, troverà essa le prosecuzioni, che conducano i viaggiatori e le merci ai grandi obbiettivi germanici ed italiani. All'onorevole Bertani preme a tal uopo la congiunzione Pino-Lucerna, ad ottenere la quale da una parte, e cioè sul versante italiano, è necessario che sia costruita la linea Airolo-Biasca e quella Cadenazzo-Pino, e dall'altra parte, cioè sul versante germanico, è necessario che siano eseguite le linee Göschenen-Fluelen e Goldau-Immensee-Lucerna. Dico Goldau per adoperare le locuzioni della convenzione di Berna, ma più esattamente, secondo i fatti progetti, dovrei ora dire Art. Ma con ciò la rete del Gottardo, contemplata dalla convenzione di Berna, non sarebbe peranco compiuta, in quanto che nel versante germanico mancherebbe la linea Goldau-Zug; e, quel che più monta, nel versante italiano mancherebbe la linea, che è oggetto della interrogazione dell'onorevole Giudici, la linea Bellinzona-Lugano, vale a dire la linea del monte Ceneri, come suole chiamarsi.

Ciò posto, posso io dire che od a queste linee od alle precedenti, cui accennava l'onorevole Bertani, sia a noi possibile rinunciare con cuore leggiero?

Ecco i punti ai quali, in ultima analisi, si riferiscono le domande degli onorevoli Bertani e Giudici.

L'onorevole Giudici ha anzi concretamente domandato se nessuna pratica esiste per la soppressione di quella linea del monte Ceneri, della quale egli ha parlato.

Io gli posso dichiarare nel modo più assoluto e più perentorio che nessuna pratica, nessuna trattativa in questo senso ha esistito od esiste per ottenere la soppressione di questa linea.

Per ottenere queste linee però, io debbo dichiarare nel modo pure il più netto ed il più reciso, che ci guarderemo certamente dal proporvi fosse pure un solo centesimo di ulteriori sussidi da parte dello Stato italiano, in aggiunta a quelli che sono stati deliberati dal Parlamento.

Non lo faremo perchè ce lo vieta la legge, con cui i predetti sussidi furono stanziati, la quale all'articolo 2 ha stabilito che il concorso dell'Italia nella spesa del Gottardo non potrà mai in qualunque caso eccedere la sovvenzione stabilita nella legge medesima. Ma più ancora che la legge votata, al cui riguardo si potrebbe dirci che *eo modo quidquid dissolvitur quo colligatum est*, ce lo vieta la legge superiore dipendente dalle necessità nostre, dall'entità dei sacrifizi che abbiamo fatto, dall'impossibilità assoluta di oltrepassarli.

L'Italia, coll'accordare 45 milioni di sua parte per la costruzione di questa linea, ha già fatto, se mi si passa la frase, ha già fatto il possibile e l'impossibile.

Questo sforzo così sproporzionato alle sue forze essa lo ha fatto principalmente perchè aveva a cuore di congiungersi con rapida via alla Germania, come pegno d'affetto verso quella nazione, i cui storici, i cui giureconsulti, i cui poeti, i cui artisti tanti studi e tanto entusiasmo avevano consacrato al nostro paese; come pegno di solidarietà fraterna fra i due popoli, che per mezzo secolo avevano concentrato la propria vita intellettuale e morale in un comune pensiero, l'unità della patria germanica e della patria italiana; come pegno del desiderio vivissimo, che sempre maggiormente si stringano i vincoli suggellati non meno nelle cruente lotte dei campi di battaglia, che in quelle dirette alla rivendicazione della sovranità dello Stato contro le teocratiche usurpazioni, vincoli cementati dalla memore riconoscenza nazionale.

Questi impulsi precipuamente ci condussero a votare un sussidio, che possiamo dire sproporzionato all'entità dei vantaggi materiali, che questa linea poteva arrecarci; poichè aveva ragione l'onorevole Bertani di dire che noi non siamo dotati di industrie sì fiorenti, come quelle degli emporii elvetici e germanici, mercè le quali si ha in quei paesi, per lungo tratto di territorio, una superba ordinanza di centri manifatturieri.

Eppure, pei predetti impulsi, il nostro contributo alla via del Gottardo ha rappresentato più della metà del sussidio complessivo; il nostro sussidio fu più che doppio di quello della Svizzera, nel cui territorio l'intiera rete veniva compiuta, più che doppio di quello della Germania, tanto più vasta e tanto più ricca di noi. (*Voci a sinistra:* Benissimo!)

Ma, dacchè noi nulla possiamo aggiungere al sussidio che abbiamo votato, ne viene adunque che si possa abbracciare il partito di sopprimere alcune delle linee che costituiscono la rete del Gottardo, a termini della convenzione di Berna, ricorrendo per avventura a simile espediente per diminuire la spesa?

Ripeto all'onorevole Giudici, all'onorevole Bertani ed alla Camera che la Confederazione svizzera non ha fatto alcuna di tali proposte. E coloro che le escogitarono non si resero sufficientemente ragione delle difficoltà, che avrebbe l'Italia ad entrare in quest'ordine di idee.

Le preoccupazioni mostrate, da una parte dall'onorevole Bertani per la linea di Pino, e dall'altra dall'onorevole Giudici per la linea del Ceneri, lo comprovano ad evidenza.

L'onorevole Bertani, parlando dapprima del versante italiano, mi chiese se sia assicurata, a termini dei patti stabiliti, la congiunzione con Pino, temendo forse che questo abbandono possa aver luogo più facilmente di un altro.

L'onorevole Giudici alla sua volta si preoccupa della congiunzione di Airolo con Lugano e con Chiasso. E questa preoccupazione io posso dichiarare che è divisa fortemente da Milano, donde ieri ancora ho ricevuto da quelle autorità

un' istanza pressantissima, in cui è detto che ivi tutte le persone più autorevoli e più sollecite del pubblico bene considerano per Milano, come questione oggi la più vitale fra tutte, questa della ferrovia del Gottardo, e si preoccupano di questa eventuale soppressione o dilazione della linea del Ceneri, ed in ogni caso del vagheggiato allacciamento colla linea di Pino mediante la linea che passi per Gallarate e Novara.

Come io dissi, nulla fu ventilato in proposito fino al presente. Quando si dovesse scegliere fra le due linee predette, certo si dovrebbe essere assai perplessi; poichè, se l'una ha Genova per obbiettivo, l'altra ha per principali obbiettivi Milano e Brindisi, ed ambedue gli obbiettivi sono essenziali per l'Italia.

È vero che alcune delle Commissioni che compirono quello splendido lavoro, che sono i due volumi dell'inchiesta sulle Alpi elvetiche; è vero che alcune di queste Commissioni, come la Commissione del 1861, quella del 1865 e la Sotto-Commissione di cui fu relatore il Rombaux, non attaccarono grande importanza alla linea del Ceneri dal punto di vista internazionale, perchè quella minore distanza di 25 chilometri, che essa offre per Milano e per Brindisi, è elisa in tutto od in gran parte, avuto riguardo alle distanze virtuali, per le pendenze che la linea del Ceneri, quale fin allora almeno era stata studiata, presentava; ed è vero che l'allacciamento con Pino per Gallarate e per Novara, od un altro egualmente breve per Milano, coadiuverebbe a cotesto risultato. Ma è vero d'altronde che, mantenendo la linea del Ceneri a preferenza della linea di Pino, la ferrovia d'accesso sul territorio italiano, cioè la linea di cui prima ha parlato l'onorevole Giudici e che va da Como a Chiasso, è prossima ad essere compiuta, onde vi sarebbe da questo lato per noi un grande risparmio di spesa.

È pur vero infine ciò che l'onorevole Giudici ha notato, che, cioè, non solo all'obbiettivo di Milano e di Brindisi può servire la linea del Ceneri, ma questa linea serve pure ad un altro obbiettivo, che non dobbiamo dimenticare, vale a dire

l'obbiettivo di Venezia; dappoichè, mediante la linea del Ceneri, si può poscia, per Como e Calolzio, allacciarsi più brevemente colla Lombardia orientale e col porto di Venezia.

Riguardo alle linee che trovansi nel versante germanico, noi non dobbiamo perdere di vista che, anche da quel lato, noi abbiamo due obbiettivi: l'obbiettivo di Basilea da una parte, e dall'altra l'obbiettivo di Zurigo, di Valdshut, di Sciaffusa, di Singen, di Winterthur e del lago di Costanza. Cingere quasi di doppia ferrovia il lago di Zug, può anche essere soverchio e superfluo; su questo punto non credo che per parte nostra ad una riduzione vi sarebbero obbiezioni, ove venisse proposta. Ma, come ha accennato l'onorevole Bertani, si è escogitata pure la soppressione di ben più lungo tratto di via, di tutto quel tratto di via, che va oltre Fiora al lago di Zug e verso Lucerna, costeggiando, abbandonando e ripigliando il lago dei Quattro Cantoni, immaginando di supplire in questo caso colla navigazione a vapore di Fiora a Lucerna, punti estremi delle serpeggianti onde del lago predetto. Ciò porterebbe invero, secondo i nuovi calcoli che mi furono comunicati, una diminuzione assai notevole di spesa, la diminuzione cioè di circa 41 milioni.

Ma io non mi dissimulo che una tale interruzione di continuità della ferrovia, per chi ricordi quanto, prima d'accordare i sussidi, siasi studiato e calcolato per allargare le zone commerciali e di Genova, e di Brindisi e di Venezia, quanto siasi tenuto conto fino dei minuti, per così esprimermi, onde evitare ogni perdita di tempo, la quale sarebbe a benefizio delle linee rivali, che a destra ed a sinistra incalzano la linea del Gottardo; tale interruzione di ferrovie, per chi ciò ricordi, io diceva, potrebbe essere reputata troppo lesiva di quegli scopi sì importanti ed essenziali.

Io poi non voglio pronunciarmi, nè certo lo potrei, sopra gli altri sistemi, a cui ha alluso l'onorevole Bertani; ma temo che essi pure, come fu giudicato perfino da quando si esaminarono prima della legge pel Gottardo, e per quanto possano avere dato luogo a notevoli perfezionamenti, temo

che non eliminino il pregiudizio delle lamentate interruzioni, venendo intercalati fra linee in altro modo esercitate, e temo che tale interruzione per le predette ragioni potrebbe far perdere in gran parte i vantaggi, che ci siamo proposti e che a tempo assolutamente si misurano.

Ma alle modificazioni alla rete del Gottardo vi sarebbe inoltre un'altra e ben grave obbiezione. L'Italia ha colla legge 3 luglio 1871 sancito il sussidio di 45 milioni; ma ciò fece perchè tutti questi milioni non erano a carico dello Stato, ma una buona parte era conferita da provincie e comuni.

Ora, alcuni di questi sussidi sono dati colla espressa condizione che l'intiera linea del Gottardo venga compiuta. Tale è, per esempio, il sussidio dato da Milano, che conferì 2,580,000 lire, ma colla espressa condizione che sia compiuta principalmente la linea, a cui l'onorevole Giudici ha accennato. Ora, di quanto questi sussidi avessero a diminuire, di altrettanto in via indiretta aumenterebbe il carico dello Stato, e quindi per tal modo noi verremmo ad accrescere quei sussidi, che ho pur assicurato non essere disposti di superare. Ma, come già dissi, le eventualità di queste restrizioni accennate dall'onorevole Giudici e dall'onorevole Bertani non furono oggetto di alcuna proposta. Io confido anzi che la Svizzera avrà a cuore che abbiano pieno effetto le disposizioni degli articoli 1 e 11 del trattato di Berna.

Ora la convenzione di Berna stabilisce all'articolo 1 che « nella organizzazione della società del Gottardo il Consiglio federale prenderà i provvedimenti necessari per assicurare l'esecuzione dell'intrapresa e di tutte le obbligazioni menzionate nella presente convenzione ». E l'articolo 11 ripete che la Confederazione svizzera assume l'obbligazione generale di far eseguire le prescrizioni della convenzione relative alla costruzione della strada di ferro del San Gottardo, ed in particolare si obbliga di esigere dalla società una cauzione corrispondente in modo sufficiente alle obbligazioni dalla società stessa contratte.

Le relazioni parlamentari, poi, che vennero presentate tanto al Parlamento italiano dal Ministero e dalla Giunta della Camera, quanto all'Assemblea federale svizzera nel 30 giugno 1870, allo scopo di ottenere l'approvazione del trattato, portarono un commento eloquentissimo alle disposizioni che io ho ora citate, dicendo che nessuna più efficace garanzia poteva immaginarsi di questa, ad assicurare la indubbia costruzione della rete. Egli è per ciò che noi dobbiamo confidare e credere fermamente che questi impegni saranno appieno eseguiti.

Ad ogni modo, siccome dieci milioni per questa rete del Gottardo l'Italia ha già speso, metà dei quali per la grande galleria e metà per quote fisse concernenti il resto della rete, quindi è naturale che, prima che vengano nuove scadenze, sarà per noi desiderabile ed utile di avvisare a ben serie garanzie per la completa esecuzione della convenzione.

Se la Svizzera, cui certo spetta una tale iniziativa, farà delle proposte, noi le esamineremo, non dimenticando i criteri che io ho avuto l'onore di esporvi, e nei provvedimenti da prendere, ci sarà guida costante, da una parte la simpatia verso la libera Elvezia che ci ospitò esuli, che tanti esempi ci diede di virtù cittadine; ma in pari tempo il dovere di tenere intenti gli sguardi agli interessi di cui ci è affidata la gelosa tutela, pensando che già sì grave è il sacrificio che abbiamo fatto per le linee del Gottardo, e che tante linee abbiamo pure sul nostro territorio le quali reclamano l'adempimento di antiche promesse, l'efficace completamento della rete ferroviaria italiana, completamento che ogni giorno, anche colle interrogazioni incalzanti, che mi si muovono alla Camera, è oggetto di sì legittime e sì vive sollecitazioni. (*Bravo! Bene!*)

Gli onorevoli Giudici e Bertani presero atto delle dichiarazioni del ministro.

Vedasi il discorso dell'onorevole Zanardelli del 6 giugno 1877 sulla discussione del bilancio lavori pubblici, pag. 32.

Ferrovie

Tornata del 22 giugno 1876.

All'interrogazione dell'onorevole Serena sulla sua intenzione riguardo agli studi ferroviari che il Governo era stato autorizzato a fare eseguire coll'articolo 6 della legge 14 maggio 1865 rispondeva l'onorevole ministro Zanardelli:

L'onorevole Serena ha incominciato il suo discorso col chiedermi quali siano state le difficoltà, in forza delle quali non si sono eseguiti gli studi relativi alla linea, mediante la quale la ferrovia da Candela alla fiumana d'Atella dovrebbe essere prolungata infino a Gioia, passando per Venosa, Gravina ed Altamura.

Quali sieno state queste difficoltà egli potrà riconoscere da sè stesso meglio che io non possa dirglielo. Io gli potrei dire quali difficoltà possono essersi prodotte da due mesi a questa parte; ma di ciò spero che non vorrà domandarmi conto, perchè egli certo ben comprende che in questi due mesi non si poteva pensare all'esecuzione di tutte le disposizioni di antichissime leggi. Quindi, riguardo alle difficoltà sôrte nei quindici anni precedenti, io non gli posso dir nulla. Ad ogni modo, anche per quel che riguarda il futuro, non posso tralasciare di esprimergli uno scrupolo dal punto di vista legislativo.

Egli ricorda che gli studi, pel prolungamento del quale si tratta, furono contemplati dalla legge del 1865. Ora, in questa legge è detto che il Governo del Re è *autorizzato* a fare gli studi; da ciò l'onorevole Serena ne dedusse un obbligo da parte del Governo. Egli disse: la legge del 1865 non si esprime già nel senso che *è data facoltà al Governo*, ma si esprime nel senso che *il Governo è autorizzato.*

Ora io davvero non riconosco alcuna differenza filologica, grammaticale, razionale, giuridica, fra il dire che ad uno è data facoltà, e il dire che uno è autorizzato; per me l'essere autorizzato, e l'avere facoltà suonano lo stesso; e non significano davvero un obbligo, nè giuridicamente nè filologicamente parlando; ed in una facoltà, in una autorizzazione voler riporre un obbligo, parmi che sia una completa inversione del senso dei vocaboli.

Ciò lo dico, non tanto per questi studi che oggi egli mi accenna, ma perchè, se tutto quello che il Governo venne autorizzato di fare si dovesse ritenere come un obbligo assoluto e positivo, io mi riterrei gravato di un onere troppo superiore alle mie forze ed a quelle dello Stato.

Ma indipendentemente da questa interpretazione relativa alla autorizzazione data al Governo, io debbo fare un'altra osservazione, debbo osservare, cioè, che potrebbe anche dubitarsi se l'autorizzazione, della quale si tratta, contenuta nella legge del 1865, sia stata derogata posteriormente. Imperocchè, nella successiva legge del 28 agosto 1870 il legislatore tornò sopra questo argomento, e tornandovi contemplò all'articolo 19 della legge medesima tutto ciò che si riferiva alla linea da Candela sino alla fiumana d'Atella, ma non parlò più degli studi per la prosecuzione della linea stessa per Venosa insino a Gioia.

Io non voglio certamente sciogliere la questione nel senso di sostenere che da ciò sia derivata una deroga implicita alle precedenti disposizioni legislative, in quanto che l'onorevole Serena mi potrebbe opporre l'adagio giuridico, secondo il quale *posteriores leges ad priores pertinent, nisi contrariae sint;* ma ho voluto esprimere uno scrupolo, perchè è significativo il non avere più la legge posteriore, che si occupava di cotesto argomento, rammentato gli studi dei quali ha parlato l'onorevole Serena.

Ma, sotto un altro aspetto, io devo poi chiamare l'attenzione dell'onorevole interrogante sopra la convenienza di fare degli studi per una linea, che è certamente lunga e

costosa, per quanto la riconosca importante. Questa importanza del Melfitano e dei paesi circonvicini io la ho già riconosciuta, rispondendo all'onorevole Del Zio, che m'interrogava sulla linea da Candela a Ponte Santa Venere. E veramente, se noi diamo uno sguardo alla carta d'Italia, al territorio italiano, in relazione alla rete ferroviaria che lo copre, noi vediamo un gran vuoto nel territorio importantissimo, a cui ha fatto allusione l'onorevole Serena. Ma l'onorevole Serena ammetterà del pari che la linea, della quale ha parlato, e che così caldamente egli propugna, non è una linea che esiga un lieve dispendio. Ora, se noi facessimo gli studi prima di avere almeno una presunzione abbastanza fondata di avere i mezzi, o da parte dello Stato, o da parte delle provincie, dei comuni, o dei consorzi per costruire poscia la linea, anche i denari per gli studi sarebbero gettati, e questi studi servirebbero precisamente a ciò, a cui hanno servito altri studi, come ha detto l'onorevole Serena, cioè a decorare le pareti di determinate aule municipali o ministeriali, secondo che gli studi sono stati fatti dai Municipi o dai Ministeri.

Ciò premesso, io dichiaro che, ove io veda la possibilità della effettiva costruzione di questa linea per mezzo degli sforzi congiunti e degli enti locali e dello Stato, io crederò che sia molto bene speso anche il denaro che verrà consacrato agli studi dei quali si tratta.

Seconda tornata del 26 giugno 1876.

Il 17 giugno 1876 il Presidente del Consiglio Depretis, succeduto al Ministero Minghetti che appunto sulle questioni ferroviarie aveva avuto il voto contrario del 18 marzo, nel ritirare il disegno di legge presentato dal ministro Spaventa per le Convenzioni colle Società Romane, Meridionali e dell'Alta Italia, presentava di concerto coi ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri, Zanardelli e Melegari, insieme alla Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875 per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, un atto addizionale dello stesso giorno 17 giugno 1876 per l'esercizio della rete stessa dopo il riscatto. Riconosceva che il riscatto della rete italiana era il mezzo più semplice per risolvere la separazione della rete Meridionale Austriaca dalla rete dell'Alta Italia e dar piena esecuzione al trattato di pace del 1867 coll'Austria, e perciò accettava la Convenzione di Basilea; ma colla Convenzione addizionale diminuiva notevolmente l'onere finanziario mediante facilitazioni dei pagamenti, e, per evitare il pericolo di un esercizio governativo, sanciva la formula di un esercizio provvisorio per due anni affidato alla Società venditrice. Riferì il 21 giugno 1876 l'onorevole Puccini approvando, e la discussione ebbe luogo dal 23 al 27 giugno. Nella tornata del 26, subito dopo il discorso dell'onorevole Luzzatti, il ministro dei lavori pubblici, onorevole Zanardelli, pronunziò il seguente discorso, mentre già nella tornata precedente avevano parlato gli onorevoli Boselli, Toscanelli, Barazzuoli, Maurogònato, Silvio Spaventa, La Porta, Perazzi, Genala, Minghetti e Crispi:

(*Segni di attenzione*). Dirò brevissime parole alla Camera; brevissime per quelle necessità che furono ieri segnalate dall'onorevole mio collega il presidente del Consiglio; brevissime, perchè gli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, i deputati Barazzuoli, Toscanelli, Genala e Crispi, hanno detto, assai meglio di quello che io potrei, alcune delle cose che io voleva dire; brevissime poi anche, perchè i resoconti delle grandi

Assemblee mi dimostrano che spesso le più gran risoluzioni sono quelle che si prendono con minori parole.

Ed invero, se avvi occasione cui parmi si addica il deliberare senza frasi, essa è la presente, nella quale ciascuno di noi si apparecchia a dare un voto senza entusiasmo e senza letizia.

Gli uni vedono bensì che è prossima ad essere sanzionata l'opera delle proprie mani, il parto, come diceva ieri l'onorevole Minghetti, di una faticosa gestazione, la convenzione di Basilea; ma vedono insieme sfuggire loro innanzi l'obbiettivo, a cui era coordinato il proprio sistema, come dimostrarono le focose parole dell'onorevole Luzzatti che in questo obbiettivo compendiava il programma dell'opposizione; vedono sfuggire loro innanzi il concetto dominatore, che condusse alla convenzione medesima, vale a dire l'esercizio governativo delle ferrovie.

È vero che l'onorevole Minghetti diceva ieri che la cosa non è così, che non fu che una necessità e non un programma quello dell'esercizio governativo; ma, specialmente dopo le parole con cui finì il suo discorso l'onorevole Luzzatti: *exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor*, posso applicare all'onorevole Minghetti quell'appellativo di catecumeno, che egli dirigeva ieri ai deputati di sinistra; egli dunque è un catecumeno dell'onorevole Sella e dell'onorevole Spaventa, e può prepararsi a mormorare piamente fra sè quelle devote giaculatorie, che egli consigliava di recitare ai nostri amici. (Bene! Bravo! *a sinistra*).

Se dunque da una parte gli uni votano bensì, ma scorgendo sì grandemente frustrate le loro antiche speranze; d'altronde gli altri vedono scongiurato questo pericolo, in nome del quale si è formato nella Camera quel grande movimento parlamentare che ha creato la crisi del 18 marzo, ma essi non possono dissimularsi che, nella convenzione che stanno per votare, è fatta troppo larga parte ad uno dei contraenti, tanto larga parte da rendere evidente che non è vero che noi andassimo, come dissero alcuni degli oratori dell'opposizione, a chiedere l'elemosina ad alcuno; noi non abbiamo chiesto se non ciò che ci era dovuto, meno di ciò che ci fosse dovuto in un contratto bilaterale (Bravo! *a sinistra*), ed i contribuenti italiani giu-

dicheranno fra la nostra pezzenteria e l'altrui prodigalità. (Bravo! Bene! *a sinistra*).

L'onorevole Minghetti rallegravasi ieri col Ministero perchè egli avesse accettata la convenzione, e con fine ironia commentava questa deliberazione con parole che trovansi nell'allegato che unì alla relazione l'onorevole Pianciani, pretendendo quasi che questa fosse una specie di contraddizione col voto del 18 marzo.

Ebbene, io risponderò all'onorevole Minghetti, la situazione fu più forte di noi; chè egli, nuovo Popilio, senza essere cinto di alloro da alcuna vittoria, ha serrato un circolo inflessibile intorno a noi! (Bravo! Benissimo! *a sinistra e al centro*).

Un termine imminente ed improrogabile, le sanzioni di un patto internazionale, cui erasi alligata una convenzione privata, i precedenti medesimi dei patti accettati dall'Italia, che si sarebbero elevati contro di noi nelle stipulazioni future, tutte le ripercussioni dall'estero all'interno, spiegheranno facilmente all'onorevole Minghetti le nostre deliberazioni.

Ad ogni modo io ringrazio l'onorevole Commissione, che rappresenta la grande maggioranza della Camera, di avere dichiarato che di questa convenzione non è nostra la responsabilità; la ringrazio, perchè, quando noi dovremo presentarci alla Camera con quei contratti di servizio, di cui ha parlato a lungo l'onorevole Luzzatti, non si dica che questi contratti sono cattivi, facendo il confronto fra il corrispettivo dell'affitto ed il prezzo d'acquisto, che è portato dalla convenzione di Basilea. Egli è naturale che, quando un immobile viene pagato ad un prezzo elevato, il canone della locazione non possa rappresentare l'interesse del prezzo impiegato. (Bene! Bravo! *a sinistra ed al centro*).

Del resto non avvi nessuna irrazionalità intrinseca, me lo permettano l'onorevole mio amico Luzzatti e l'onorevole Spaventa, nei contratti di esercizio di ferrovie. Ad ogni modo, poi, da chiunque, noi dovremmo sentire accuse d'irrazionalità di tali contratti, meno che dai nostri onorevoli oppositori.

Lo Stato infatti possiede già da ora 1625 chilometri di ferrovie, che sono di sua proprietà. Ebbene, questi 1625 chilometri esso li ha tutti affittati. Ha affittato le Liguri, ha affittato le Toscane, ha affittato le Calabro-Sicule; e non siamo stati noi che le abbiamo affittate, furono i nostri antecessori. (Bene! Benissimo! *a sinistra*).

Del resto in altri paesi che sono modello di buona amministrazione e di libertà, come l'Olanda, l'esercizio delle strade ferrate è accordato ad una privata società. E per mostrare non essere vero ciò che diceva l'onorevole Luzzatti, che cioè non i liberali, ma i conservatori siano contrari all'esercizio governativo, gli dirò che in Olanda appunto fu un ministro liberale che combattè l'esercizio governativo, e lo combattè perchè temette che troppo grandi potessero essere le influenze del Governo nelle elezioni, onde volle l'esercizio privato affidato ad una società privata. In questo sistema continuò l'Olanda fino ad oggi, ed ora in questo paese si sta per presentare al Parlamento una proposta di riforma del contratto di esercizio, e quindi sulle basi ancora dell'esercizio affidato ad una privata società.

Non è poi per una confessione d'impotenza, come suppose l'onorevole mio amico Luzzatti, che noi non vogliamo l'esercizio governativo; noi non vogliamo questo esercizio per ragioni finanziarie, non lo vogliamo per ragioni economiche, per ragioni amministrative, per ragioni politiche.

Riguardo alle ragioni finanziarie, il fatto più costante ci insegna che l'esercizio governativo è più costoso che l'esercizio fatto dalle società private. Basta dare un'occhiata alle statistiche; e tosto si vede, come nel Belgio, nella Germania, e dovunque l'esercizio governativo costa più dell'esercizio fatto dalle società private. Questo è naturale; imperocchè l'interesse personale inerente all'esercizio privato veglia su tutto e fa tutto fruttificare. Invece l'interesse generale, l'interesse della collettività sociale, come lo chiamava l'onorevole Spaventa, è di sua natura sonnifero e sterile. Egli è evidente che, quando si tratta di far valere l'interesse proprio,

basta l'istinto; quando invece si tratta di far valere l'interesse generale, occorre della virtù, e la virtù è più rara dell'istinto; gli uomini sono più facilmente mossi dai proprî interessi, che non dai proprî doveri. (Bravo! *a sinistra*).

L'esercizio governativo! Ma, me lo perdoni l'onorevole Luzzatti, le sue stesse enumerazioni dimostrano che ha contro di sè la esperienza dei due mondi.(*Risa ironiche a sinistra*).

LUZZATTI. È un'idea nuova.

ZANARDELLI. Appunto; ha contro di sè l'esperienza che ci offrono due mondi; poichè l'onorevole Luzzatti ha fatto, è vero, una lunga enumerazione di Stati, che hanno l'esercizio governativo; ma questa lunga enumerazione, all' infuori, se non erro, delle Indie, era lunga, perchè uno per uno comprendeva gli staterelli della Germania (*Si ride a sinistra*), per cui tutto riducevasi poco più che alla Germania, che bastava indicare con questo nome collettivo soltanto.

Invece, in realtà, che cosa abbiamo? Abbiamo che un paese, che non vorrà considerarsi certamente come un paese conservatore dall'onorevole Luzzatti, gli Stati Uniti d'America, ha nientemeno che 119 mila chilometri di ferrovie e che essi sono esercitati, non dallo Stato ma da 900 società private; da queste società considerate come pessime dagli onorevoli oppositori.

L'Inghilterra ha 26 mila chilometri di strade di ferro, ed esse sono tutte esercitate da privati, ed il tentativo di Tyler in favore dell'esercizio governativo non ebbe alcun' eco, e sarebbe già dimenticato se quell'eco non fosse ridestata per offrire argomenti ai polemisti ed agli oratori italiani. E nel Parlamento inglese, nell'aprile 1874 (l'onorevole Luzzatti lo sa meglio di me), fu rigettata la proposta del riscatto delle ferrovie irlandesi con 216 voti contro 51.

Ora l'onorevole Spaventa non vorrà fare una così grave ingiuria al Parlamento inglese, da credere che una sì grande maggioranza possa essere stata determinata da quei 120 amministratori di strade ferrate che vi possano essere, come egli dice, nel Parlamento inglese.

La Francia! La Francia, mi ammetterà l'onorevole Luzzatti, è un paese che se ne intende molto, ma molto, di organizzazione amministrativa e di lavoro. Ora in Francia nessuno pensa da lungo, ma da ben lungo tempo, a riscattare le ferrovie e ad esercitarle per conto dello Stato.

Non parlo dell'Austria, che aveva incominciato ad esercitarle e le ha abbandonate; non parlo della Russia; non parlo della Spagna, ove pure le ferrovie sono esercitate dallo Stato; e vengo ai due paesi che citansi a favore dell'esercizio governativo: il Belgio e la Germania.

Il Belgio, già lo disse benissimo l'onorevole Genala, entrò in tale via a poco a poco, e quasi inconsciamente; queste strade erano poche, erano facili, erano piane, le ha costruite in origine da sè, e da sè le ha accresciute.

Si tratta di una piccola rete e di un piccolo e ben ordinato e fiorente Stato, che d'altronde ha, in compenso, maggiori autonomie locali di quelle che noi non abbiamo.

E la Germania? La Germania non è, ad ogni modo, uno Stato, in cui il governo sia in mano dei radicali; onde in tal senso l'esempio non gioverebbe all'onorevole Luzzatti. Ad ogni modo, in Germania è l'idea politica che, come disse benissimo l'onorevole Crispi, conduce al riscatto ed allo esercizio governativo; l'idea politica diretta a spegnere il particolarismo, che ancora insidia l'unità. In Germania d'altronde vi sono altre speciali ragioni determinanti, che già ieri ha accennate l'onorevole Genala. Ivi, si tratta, cioè, di una infinità di piccole società, le quali sono state formate per servire ad un centro speciale, e che non possono andar d'accordo fra di loro; per cui l'eliminare questa miriade di corpi in conflitto potè considerarsi una vera necessità pel servizio pubblico. E l'onorevole Luzzatti saprà certamente che, quando vi ebbe la guerra combattuta sul suolo francese, e si voleva cercare di far passare per il territorio della Germania la valigia delle Indie, si tennero all'uopo delle conferenze, a cui intervennero anche rappresentanti delle società italiane; ma fu impossibile di combinarsi, appunto per

le divergenze di abitudini e di vedute, per le incompatibilità di servizio fra le società della Germania. Non regge dunque in alcun modo il confronto della Germania coll'Italia, in cui fortunatamente abbiamo e l'unità poderosa dello Stato e l'unità del servizio ferroviario.

Venendo ad un altro ordine di idee, io ho tanto sentito per lunghi anni dai banchi della destra a parlare della incapacità dello Stato a fare l'industriale, che davvero mi maraviglia che ora si sostenga, con altrettanto ardore, il principio opposto riguardo ad un'industria, che è forse la più vasta, la più difficile di tutte.

Circa cotesta questione industriale, circa la capacità dello Stato d'esercitare una sì grande industria, mi sembra che la relazione sul progetto di legge presentato dal precedente Ministero se la sbrighi con troppe poche parole: « Le materie occorrenti, carboni, ferri, ecc., sono cose abbastanza note in commercio ».

Queste sole due righe ivi risolvono la questione industriale.

Eppure si tratta di un'industria, che ha il còmpito di trasportare ogni anno 26 milioni di passeggieri, e 7 milioni di tonnellate di merci; che deve impiegare 1500 locomotive, 25,000 veicoli; che deve prendere e condurre le merci alla frontiera dei vari Stati confinanti; che è responsabile della loro quantità, della loro condizione; che deve studiare continuamente i prezzi del mercato, i bisogni del commercio, per coordinarvi acquisti, treni, tariffe; onde mi pare che trattisi di così vasta industria che, per chi è venuto a dire che lo Stato non può ritenersi capace di fabbricare dei sigari, sia troppo grande mutamento il dichiarare che esso possa così bene esercitare le funzioni di un'industria tanto più vasta e difficile. (Benissimo! *a sinistra*).

L'onorevole Luzzatti disse che lo Stato può esercitare, a migliori condizioni per il pubblico, l'industria delle ferrovie, perchè può anche subire delle perdite attualmente, salvo di rivalersene in avvenire. È un po' l'idea che trova-

vasi anche nella relazione del cessato Ministero, ove è detto che le società mirano sopratutto ad avere tariffe rimunerative, il che lascia supporre che lo Stato possa anche non avere tariffe rimunerative. Per me, mi perdonino i fautori dell'esercizio governativo, io credo che quest'idea del non avere tariffe rimunerative, in questo come in altri servizi, rasenti un po' il comunismo; imperocchè equivale al dire che quelli che stanno tranquillamente a casa propria debbano pagare per coloro che si divertono a viaggiare in ferrovia.

Passando poi ad un altro lato della questione, parmi evidente che in un'industria così vasta, come ho dimostrato esser cotesta, all'amministrazione dello Stato, al suo organismo, al meccanismo delle sue funzioni siano insite delle inevitabili lentezze e formalità, che male si prestano a tutto ciò che deve farsi per i trasporti ferroviari.

Inoltre io credo che un buon servizio ferroviario sia assai meglio assicurato, allorchè il Governo non è nello stesso tempo operatore e sorvegliante, ma chi sorveglia è una persona diversa da quella che opera; perchè, quando sarò io che avrò esclusivamente e servizio e sorveglianza, non vi sarà più il commissario governativo, come avviene presso le società, che controlla, che impedisce, che multa ad ogni mancanza e simili.

Nel caso, in cui alla stessa persona è affidata ed esecuzione e controllo, *quis custodiet et ipsos custodes?*

Il Parlamento, fu detto: e l'onorevole Minghetti, sul finire del suo discorso relativo all'esposizione finanziaria, disse che il Parlamento è assai miglior controllore che una società di azionisti.

In primo luogo io non vorrei mutare il Parlamento in una società d'azionisti; non vorrei che i piccoli inconvenienti di orari, di treni, di coincidenze mancate, di nevi non isgombrate e simili, venissero portati in quest'Aula; non vorrei che si rendesse, per così dire, il Parlamento giudice riguardo ad una merce avariata, ad un collo che si perde; chè, con quest'andazzo di dar tutto allo Stato, lo renderemmo responsabile

anche della vite che gela e del calore del luglio, della pioggia e del bel tempo; non vorrei insomma coinvolgere lo Stato in tutte queste piccole e minute e pettegole responsabilità.

Ma, indipendentemente anche da questa ragione, non è forse un desiderio vivissimo delle popolazioni, che l'amministrazione che già incombe allo Stato sia migliorata, sia resa più celere, sia semplificata?

Ora è evidente che:

Pluribus intentus minor est ad singula sensus.

Ed io credo assai più conveniente che noi pensiamo a migliorare e riformare i servizi che già abbiamo nelle mani, anzichè prenderci sulle spalle dei nuovi servizi, come quello di esercitare 8000 chilometri di ferrovie. (*Benissimo!*)

Ma fosse anche altrettanto capace, fosse anche altrettanto competente industrialmente lo Stato, io anche in questo caso non accetterei che venissero dallo Stato esercitate le ferrovie, che egli avesse ad assumere una siffatta industria.

Nel nostro paese, che è pur troppo così poco industriale, dopo avere avuto il primato delle industrie, il fornire alle nuove generazioni elementi di lavoro indipendente e libero è un provvedere ad uno dei più grandi bisogni morali e sociali. (Benissimo! *a sinistra*).

L'ozio forzato, che corrisponderebbe all'onnipotenza governativa, sarebbe esiziale, sarebbe micidiale allo sviluppo economico del nostro paese. (*Bene!*)

Qui, pur troppo, non è materia a grandi industrie; non abbiamo colonie; non abbiamo navigazione poderosa e lontana; non abbiamo colossali opifici manifatturieri. Se noi spegniamo pertanto ogni mezzo di azione dell'attività e dell'industria privata, in Italia che cosa avremo noi? Non avremo che un popolo di amministrati; avremo tutti gli elementi di attività sociale ingranati nella macchina dello Stato; avremo l'impiegomania, la quale è già tanto diffusa ed assordante, che finirà ad asserragliare tutti gli aditi degli uffici ministeriali,

sì che il dicasterismo concentrerà ed assorbirà tutta la circolazione vitale del paese. (Bene! *a sinistra*).

Bisogna essere stati, anche per ben poco tempo, su questi banchi, per vedere fin dove spingasi cotesta impiegomania, fino a qual punto essa sia estesa, riducendo le popolazioni a tutto sperare ed a tutto chiedere dal Governo, come che in esso sia il principio e la fine della attività del paese.

Vi sono d'altronde nella società molte cose che i privati faranno per ipotesi meno bene che non le faccia lo Stato, ma che nondimeno è desiderabile di lasciar fare ai cittadini.

Fu citata, mi pare dall'onorevole Boselli, la grande autorità del Mill, quasi, mi sembra, come favorevole all'esercizio governativo delle ferrovie.

Ora precisamente il Mill dice all'incontro che è un male l'aumentare senza assoluta necessità la potenza dell'amministrazione, perchè ogni nuova funzione aggiunge qualche cosa alla sua influenza. « Se, così egli scrive, le ferrovie, le assicurazioni, e i municipi divenissero tanti rami del Governo, se gli impiegati di queste imprese fossero pagati dallo Stato e da lui dovessero attendere avanzamento e fortuna, nè la libertà di stampa, nè la nostra costituzione popolare impedirebbero che l'Inghilterra non fosse libera più che di nome ».

I nostri amici vi dissero già l'influenza che eserciterebbe questa moltitudine di dipendenti dallo Stato sulle elezioni, sulla loro sincerità, sulla loro libertà, sì necessaria affinchè possano essere specchio fedele dell'opinione del paese.

Fu invece dalla Opposizione di destra considerata questa influenza come poco pericolosa; ma anche in ciò, poichè fu citato l'esempio del Belgio, l'onorevole Luzzatti, se nòn ammette l'autorità del Malou, perchè questo illustre statista gli sembra per la sua posizione troppo parziale a favore delle società ferroviarie private, non combatterà quella del Laveleye, il quale, del pari che il Malou, attribuisce grande influenza a questa circostanza sulle elezioni politiche del Belgio; ed il Ministero olandese, fu appunto avuto riguardo a questa influenza

politica nelle elezioni, che si oppose nel 1863 all'esercizio da parte dello Stato delle ferrovie che erano di sua proprietà.

Ma l'onorevole Spaventa, con vibrate ed eloquenti parole, si fece a sostenere che non si potesse lasciare l'esercizio delle ferrovie nelle mani delle società anonime, presentando di queste società anonime la più triste e la più nera pittura.

Non sono nuove codeste accuse, e molti anni addietro dai socialisti francesi, come accennò ieri l'onorevole Crispi, esse venivano messe innanzi a favore appunto dell'esercizio governativo delle ferrovie.

Con parole non meno efficaci e splendide i socialisti francesi dipingevano la cupida folla dei lupicervieri, degli speculatori sfrenatamente dediti ad accumulare disoneste ricchezze; il sospetto della prevaricazione nei funzionari che devono fare le concessioni; l'amore del guadagno portare il suo contagio fino nella rappresentanza nazionale; mostravano quanto fossero potenti queste compagnie per le loro ricchezze, per le loro aderenze, per la posizione dei loro membri che si trovavano nella Camera, nel Consiglio di Stato, nella stampa, costituendo una tirannia multipla, mobile, invisibile, incoercibile, vero Stato nello Stato.

Ma la Francia non si arretrò nella sua via in forza di queste eloquenti invettive; la Francia seppe ben dire a sè stessa che *corruptio optimi pexima.* La Francia non si arretrò sulla sua via, sebbene fosse il male più grave che presso di noi, tanto grave che colà si vide un ministro dei lavori pubblici tradotto come prevaricatore innanzi alla Corte dei Pari, per aver venduta una concessione al prezzo di 100,000 franchi. La Francia, come dissi, non volle proscrivere una utile, una feconda istituzione per l'inconveniente dei suoi abusi. E la Francia è pure il paese classico dell'accentramento, mentre l'Italia ha del tutto opposte le sue tradizioni. L'Italia d'altronde è la terra, a cui è dovuta l'ingegnosa invenzione della società anonima, che raduna i piccoli capitali per metterli al servizio delle grandi imprese; l'Italia trovò, nei giorni delle sue fiorenti repubbliche, nella società anonima la sua forza,

la sua ricchezza, il suo splendore; l'Italia ricorda che il Villani scriveva con orgoglio che le società fiorentine avevano alimentato il commercio di tutte le nazioni cristiane. Ed oggi ancora, sul terreno economico, l'associazione continua ad essere la forza dei liberi paesi.

Anch'io deploro, che dei grandi, degli illustri nomi vengano scontati dai Consigli delle società anonime ed in accomandita. Ma da ciò al ravvisare nelle società stesse nient'altro che le frodi e l'aggiotaggio, che ne deturpano la storia, per arrivare a sopprimerle, a scacciarle dalle grandi industrie, ci corre certo un gran tratto.

Miglioriamole, come diceva l'onorevole Minghetti, miglioriamole, all'uopo, anche colle riforme legislative. *Hic opus, hic labor*. E la Francia veramente in pochi anni sancì tre o quattro leggi a fine di perfezionare l'ordinamento delle società. L'Inghilterra modificò anche essa recentemente le sue leggi a tale riguardo; presso di noi ci siam pure accinti ad analoga riforma del nostro Codice di commercio.

Ma del resto, avvi di più; imperocchè, per ovviare ai mali a cui siamo andati incontro, sarebbe bastato che si fossero fatte eseguire, anche riguardo alle società ferroviarie, le leggi esistenti. E invero, se non si fosse lasciato, quanto a codeste società ferroviarie, un regime così eccezionale, come è quello che permise, per esempio, alla società di cui operiamo il riscatto, di emettere 375 milioni in azioni e 2373 milioni in obbligazioni, il che è contrario a tutte le norme del diritto comune, noi non saremmo ora a sopportare gli effetti esiziali delle società anonime.

L'onorevole Spaventa stupivasi poi che l'esercizio governativo ed i principî, in nome dei quali egli lo sostenne, fossero respinti dai rappresentanti della democrazia italiana.

Ora, noi dobbiamo distinguere democrazia da democrazia. Fu una democrazia anche quella che vinse a Farsaglia; ma noi non vogliamo di questa democrazia autoritaria e cesarea.

Avvi un'altra democrazia, a cui accennò pure l'onorevole Luzzatti, che vorrebbe lo Stato regolatore della produzione sociale.

LUZZATTI. Delle ferrovie!

Voci a sinistra. Di tutto, voi altri.

ZANARDELLI. Io tengo sott'occhio il programma di questa democrazia, programma che essa presentò nel tempo del suo maggiore sviluppo e potenza, delle sue maggiori speranze, che presentò per le elezioni francesi del 1849. Ora in questo programma trovasi infatti proclamato, insieme col diritto al lavoro, insieme coll'abolizione dell'interesse del danaro, anche l'accentramento e l'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato. (Benissimo! *al centro*). Ma tale non è il programma della democrazia liberale, programma che è anzi diretto ad accogliere, a favorire, ad allargare le iniziative individuali e sociali. Accrescere la potenza dell'individuo e della associazione, anzichè immolarla all'idolo dello Stato, tale è il còmpito che si impone agli studi, agli assidui sforzi della moderna democrazia. (Bene! *a sinistra e al centro*).

L'onorevole Minghetti, per cercare di giustificare, di fronte alle osservazioni dell'onorevole Genala, il principio dello Stato direttore della società, disse essere codesta una dottrina italiana, e citò in appoggio di tale asserzione il venerando nome di Romagnosi. Ora, la dottrina, la formula romagnosiana a questo riguardo è troppo semplice, troppo conosciuta da tutti per poter essere adoperata a cotesto fine. Romagnosi disse che il Governo è educazione e tutela; onde l'onorevole Minghetti ben vede che negli uffici della tutela nulla è compreso di quelle direzioni, nè di quelle iniziative che egli vorrebbe attribuire allo Stato. Humboldt, del pari, ebbe a dire che cómpito dello Stato è quello di assicurare la indipendenza all'estero e la giustizia e la sicurezza all'interno.

E invero, rappresentante della nazionalità, vindice della giustizia, protettore della sicurezza, lo Stato è ciò che avvi di più alto e di più augusto nelle istituzioni umane; esso è la forma visibile della patria; fatelo invece esorbitare fuori dai suoi

dominii naturali e necessari, ed esso riuscirà uggioso, dispotico, costoso, rovinoso, malefico; voi verrete, anzichè a fortificarlo, ad indebolirlo e ad umiliarlo.

L'onorevole Minghetti confida principalmente nella stampa e nel Parlamento; egli disse che in un paese, in cui avvi la libera stampa ed il Parlamento, è un sogno il temere i pericoli dell'assorbimento, della onnipotenza, della tirannia dello Stato.

Anche in ciò io non sono punto d'accordo coll'onorevole Minghetti; per noi, senza il decentramento, senza la libertà locale, senza la libertà individuale, anche le garanzie costituzionali possono diventare nient'altro che il dispotismo dello Stato, la tirannia di una maggioranza. (Bene! *a sinistra*).

Ora, quando ingenti forze stanno raccolte in pugno di una autorità centrale, questa maggioranza è troppo facile di acquistarla e mantenerla.

Noi non crediamo che l'obbiettivo delle libere istituzioni sia soltanto una lotta alla tribuna; non crediamo che, per avere un Governo liberale, si tratti soltanto di controllare, di spostare, di rovesciare il Governo; ma che si tratti essenzialmente di restringere la sua azione, di limitare i suoi poteri. (Bene! *a sinistra*).

In questa Roma, che fu maestra ai secoli delle libere istituzioni, non era nel senso accennato dall'onorevole Minghetti che intendevasi la libertà. L'onorevole mio amico Luzzatti ricorderà certamente come il Laboulaye, nel suo libro sulla responsabilità presso i Romani, abbia magistralmente dimostrato che a Roma non eranvi accentramenti, non eranvi gerarchie, e la libertà era ottenuta mediante autorità diverse ed indipendenti, la cui azione limitavasi a vicenda.

Noi intendiamo assai più modestamente, di quello che non facessero i nostri avversari, il nostro cómpito di governanti. Quello che possiamo promettere agli amici e dichiarare agli oppositori si è che questi banchi non ci dànno nè ci daranno mai la cupidine del potere.

L'unica nostra ambizione, quella si è di far sì che i cittadini italiani possano sentirsi governati meno. (*Bene!*)

In questo senso noi crediamo debba essere diretta l'opera nostra, foggiate le istituzioni, studiate le riforme che il Governo dovrà presentare, fortificando le autonomie individuali, sociali, locali, tutto ciò che dipende dagli sforzi liberi dei cittadini. (*Bravo!*)

L'onorevole Luzzatti ebbe a dire che in questa circostanza l'Opposizione cadrà, ma cadrà in modo da andarne orgogliosa.

Noi a nostra volta saremmo fieri e orgogliosi di aver combattuto contro il principio autoritario, in nome del principio liberale. (Benissimo! *a sinistra*).

Noi crediamo assai utile che, su questa questione delle ingerenze del Governo, degli offici dello Stato, si pronunzi solennemente la Camera; che avvenga la costituzione di due partiti sopra questa grande questione del trionfo della dottrina autoritaria o della dottrina liberale. Noi crediamo che la maggioranza ci darà la vittoria, vittoria che sarà basata sopra il trionfo di un principio elevato e fecondo; principio che siamo certi avrà altresì l'assentimento e la sanzione della grande maggioranza del popolo italiano. (*Applausi vivi e prolungati a sinistra ed al centro*).

SENATO DEL REGNO

Tornata del 29 giugno 1876.

Il disegno di legge fu approvato il 27 giugno e subito presentato al Senato, ove la discussione ebbe luogo il 29. L' onorevole De Cesare attaccò vigorosamente il progetto, e la questione tra lui ed altri oratori si svolse precipuamente intorno all'articolo 4 del disegno di legge, che imponeva al Governo di presentare entro il 1877 un disegno di legge per concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata.

Il ministro Zanardelli così rispose:

Signori Senatori! – L'onorevole De Cesare cominciò le sue parole col dire che le ore sono contate; ma io m'avvedo, guardando l'orologio che mi sta di fronte, che oramai sono contati i minuti.

Io sarò dunque brevissimo; parlerò, per così esprimermi, telegraficamente; mi limiterò a rettificare alcune delle asserzioni che, per combattere l'esercizio delle ferrovie affidato all'industria privata, mise innanzi l'onorevole De Cesare.

È verissimo ciò che disse l'onorevole mio amico il senatore Ferrari, che cioè qualunque tesi presenta il pro e il contro anche in questo genere di questioni. Uno dei più acuti e dei più profondi economisti, per quanto paradossale, scrisse precisamente un libro, ed uno de' più celebrati suoi libri, *Le contraddizioni economiche*, precisamente per dimostrare, con grandissimo vigore di logica, che ogni tesi economica presenta, per così dire, altrettanto valido, altrettanto robusto il pro e il contro. Ma, dico il vero, per quanto a me sembra, se vi è una tesi economica in cui il pro sia poco sostenibile, è precisamente questa dell'esercizio governativo.

L'onorevole senatore De Cesare ci recò di contro dei fatti: ci disse che vi sono parecchi sistemi e sub-sistemi, che vennero adottati in questo od in quell'altro Stato; ma nella sua enumerazione egli corse molto senza altrettanto stringere. Poichè, quando si vogliano ridurre le disquisizioni alle cifre finali, queste cifre sono molto eloquenti contro l'esercizio governativo. E invero, sta in fatto che in America si esercitano 119 mila chilometri di ferrovia; ma non si esercitano dallo Stato, bensì da quasi un migliaio di private società. Lo Stato di Columbia avea fatto un tentativo; si era preso per un po' il divertimento di far viaggiare gratis sulle proprie ferrovie, ed allora almeno si capisce un po' meglio l'esercizio governativo; ma ben presto il passatempo venne abbandonato.

In Europa su 110 mila chilometri, quanti ve ne sono esercitati dal governo? 18 mila: vede l'onorevole De Cesare in che esigua proporzione l'esercizio governativo ha ridotte ormai le sue prove.

Vi furono invero, in questo o in quello Stato, degli utopisti che tentarono d'introdurre un tale sistema; vi furono in Francia come in Inghilterra; ma questi conati non ebbero effetto: in quei paesi si può dire dei tentativi fatti in favore dell'esercizio governativo ciò che in breve spero potremo dirne noi pure in Italia:

Hi motus animorum, atque haec certamina tanta
Pulveris exigui jactu compressa quiescent.

Io, mentre riconosco giustissima la riserva fatta dall'onorevole senatore Lampertico, tanto giusta che era anche superflua, era sottintesa, la riserva, cioè, di venire a combattere in altra circostanza l'esercizio delle strade ferrate affidato all'industria privata, io credo però che, quando saremo a quel tempo, probabilmente avverrà anche qui ciò che avvenne in Inghilterra del tentativo di Tyler; l'opinione pubblica avrà fatto già piena ragione di questa improvvisa mostra, che di sè ha fatto per un momento l'esercizio governativo nel nostro paese.

La stessa Germania, che mettesi innanzi come l'Achille degli argomenti in questo campo, per quanto sieno grandi i motivi politici che ivi spingono l'Impero ad assumere il servizio ferroviario, ci presenta tuttavia questa situazione di cose, che, cioè, de' 21,766 chilometri che costituiscono la rete ferroviaria di quel paese, soli 10,237 appartengono allo Stato, che ne esercita altri 2,028 presi in affitto da società private.

Che poi l'esercizio governativo sia più costoso dell'esercizio privato, nessuno in ultima analisi lo mette in questione; poichè io ho inteso i più autorevoli, i più sagaci e valenti fra quelli che se ne fecero propugnatori, a dover ammettere che i risultati finali delle cifre relative al costo comparativo dell'esercizio di Stato e dell'esercizio privato stanno contro di loro, e solo scesero a minute decomposizioni e distillazioni per iscongiurare l'evidenza di quei risultati finali.

L'onorevole senatore De Cesare vi diceva che nelle ferrovie del Belgio, esercitate dallo Stato, il capitale impiegato frutta il 7 per cento. Ho veduto ch'egli, indicando queste cifre, aveva sott'occhio un opuscolo che dev'essere una semplice pubblicazione di occasione più che altro. Ma in realtà, consultando i dati che nel *Moniteur des intérêts matériels* veggonsi raccolti in una serie di articoli da un distintissimo economista, il Laveleye, l'onorevole De Cesare rileverà come le predette ferrovie dello Stato fruttino invece poco più del 3 per 100; rileverà come, quanto alle ferrovie che passarono dallo Stato alle Società, esse, finchè erano in mano alle società, rendevano annualmente 6,560,000 lire, e quando passarono allo Stato resero invece 3,800,000 lire soltanto; e ciò sebbene il movimento industriale fosse accresciuto e il carbon fossile fosse diminuito di prezzo.

Questi dunque sono i risultati delle industrie esercitate dal Governo.

Del resto l'onorevole Finali, il quale presiedette una utilissima Commissione d'inchiesta sulle industrie italiane, ricorderà certamente come il Cottrau e altri distinti industriali dichiararono, innanzi alla Commissione d'inchiesta, che, quando

essi prendono delle commissioni dal Governo, fanno pagare allo Stato le loro merci e le loro opere più care che ai privati e alle Società, più care fino del 39 per cento, e senza guadagnare un soldo di più; chè l'aumento viene assorbito dalle lungaggini e formalità relative alla cauzione e sua restituzione, alle liquidazioni, collaudazioni, ritardi di pagamento e simili: questo, ripeto, fu solennemente dichiarato dai più distinti industriali italiani in quella solenne occasione della Commissione di inchiesta industriale.

L'onorevole senatore De Cesare ebbe a dire che, secondo gli alti dettami dell'economia politica, l'esercizio delle ferrovie deve essere affidato al Governo, perchè questo esercizio è un monopolio.

Ebbene, l'economia politica non è una scienza arcana, e, senza essere economisti di professione, qualche libro d'economia tutti l'abbiamo letto, non foss'altro quando andavamo a scuola.

Ora, fra i più insigni maestri di questa scienza, l'onorevole De Cesare ammetterà certo esservi Michele Chevalier. Ora l'onorevole De Cesare saprà che il Chevalier nel suo corso d'economia politica ha scritto quasi un volume su questa questione ed ha stabilito che la costruzione e l'esercizio delle ferrovie non è e non può essere un monopolio; soltanto, contro l'opinione allora prevalente in Francia come in Inghilterra, sostenne che il Governo vi ha e vi deve avere una legittima ingerenza, e su questo siamo perfettamente d'accordo.

Si fa dunque, quando si parla di monopolio, una confusione di parole che produce una confusione d'idee. Infatti, i nostri oppositori confondono il monopolio col servizio pubblico. Appunto per questo carattere di servizio pubblico, che pur hanno le ferrovie, noi ammettiamo essere necessaria l'ingerenza governativa; ma questa ingerenza governativa vi è già fra noi, mentre la legge sui lavori pubblici del 1865 questa ingerenza l'ha stabilita, regolata, sancita in un modo molto provvido e molto severo.

Questa ingerenza risponde al carattere di servizio pubblico che hanno le ferrovie; ma dall'altra parte resta ad esse l'altro carattere d'industria privata e d'industria vastissima ed importantissima, e questa industria è quella che deve essere abbandonata alla libertà, perchè in questa materia la libertà sa fare molto meglio di quello che non possa fare la burocrazia.

Da ultimo, riguardo alle facoltà che dà al Governo l'articolo 4, si dice: come farete? Faremo quello che hanno fatto tutti gli altri paesi, in cui non havvi l'esercizio governativo delle ferrovie, e, per quanto ho detto, saremo in buona compagnia.

Io finisco col rallegrarmi che l'onorevole relatore della Commissione ci abbia avvalorato a battere quella via, in cui ci ha confortato di persistere anche l'altro ramo del Parlamento, dicendo appunto nella sua relazione: « Noi si vuole a tutti gli effetti, e sotto tutte le forme, quella libertà che ha principio nella iniziativa individuale ed ha per fine la responsabilità delle proprie azioni ». Siffatto programma di discentramento, io amo di riconoscerlo, questo stesso Senato lo ha, per così dire, inculcato al Paese; il Paese non dimentica che furono due illustri senatori, l'onorevole di San Martino, e l'onorevole Jacini, che innanzi all'Italia hanno esplicato, propugnato, promosso questo programma, ed io spero che questo programma il Senato vorrà oggi solennemente confermarlo votando l'articolo 4. (*Segni di approvazione*).

Il progetto venne approvato nella stessa tornata e divenne legge 29 giugno 1876, n. 3181.

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 2 giugno 1877.

Essendo in discussione il disegno di legge per la nuova Convenzione colle Società delle ferrovie Sarde, la Commissione proponeva due ordini del giorno, uno perchè la stazione definitiva di Riesi sia costruita il meno possibile lungi dalla città, e l'altro perchè quando le condizioni finanziarie lo permettano sia costrutta una diramazione che rannodi alla rete principale l'altipiano del Tirso nel Goceano e la città di Nuoro. L'onorevole Pirisi-Siotto, deputato di Nuoro, combatteva il progetto che qualificava di aperta ingiustizia ed atto profondamente impolitico. Dopo la rinunzia alla parola degli onorevoli Cocco, Parpaglia e Garau, favorevolissimi invece alla legge, l'onorevole Zanardelli, ministro dei lavori pubblici, rispondeva:

Io non posso interamente seguire l'esempio degli onorevoli deputati sardi, i quali hanno rinunziato alla parola, mostrando con ciò ritenere che la causa delle convenzioni che stiamo discutendo, alla quale essi sono interessati non meno di me, non ha bisogno di difesa, difendendosi da sè stessa. Io non posso, dicevo, seguire il loro esempio, poichè davvero se tutti i dati, che io mi permetterò di chiamare fantastici, che vennero posti innanzi dall'onorevole Pirisi-Siotto fossero esatti, certo il Ministero avrebbe commesso non solo un errore, ma un delitto verso la Sardegna scegliendo la linea di Macomer; per cui il silenzio del ministro equivalendo quasi ad un assenso, quelle popolazioni avrebbero diritto di considerarsi assolutamente sacrificate e sacrificate contro ragione.

L'onorevole Pirisi-Siotto chiamò questa convenzione una sventura per la Sardegna; ma essa è tale sventura, per cui

a me ogni giorno, dacchè la convenzione è stata firmata, piovono dalla Sardegna ringraziamenti, testimonianze di esultanza e festose riconoscenti dimostrazioni!

L'onorevole Pirisi-Siotto disse di combattere la convenzione per il tracciato in essa adottato, e difatti egli si diffuse in lunghissimo ed elaborato discorso per dimostrare che era preferibile si seguisse la linea del Tirso, anzichè la linea che fu adottata e che passa per Macomer.

Io capisco benissimo che in ogni concessione di ferrovie, siccome un tracciato qualunque fa sì che non restino appagate le une e le altre delle popolazioni le quali aspirerebbero ad essere attraversate dalla ferrovia, io capisco benissimo, diceva, una specie di naturale risentimento da parte di coloro che non possono ottenere il tracciato che avevano vagheggiato. Così avviene ora delle popolazioni della valle del Tirso, i cui desiderî se non vennero dal Ministero soddisfatti, egli è che proprio non lo concedevano gli studi fatti riguardo alla scelta del tracciato da adottare.

E invero, dalle stesse parole dell'onorevole Pirisi-Siotto, risulta che tutte le simpatie, tutte le predisposizioni morali del Governo sarebbero state favorevoli alla linea del Tirso, e se, non ostante queste predisposizioni, essa non potè essere adottata, si è perchè la incoercibile parola delle cifre, e con essa le circostanze tutte che verrò esponendo, recisamente vi si opposero. L'onorevole preopinante ha citato infatti l'opinione dell'onorevole Depretis, ha invocato i fervidi scongiuri dell'onorevole Asproni, il quale, in una lettera scrittagli nello scorso anno, poco prima che quel distinto patriotta fosse rapito al nostro affetto, gli avrebbe scritto che, essendo al potere gli amici suoi, essi avrebbero reso giustizia al circondario di Nuoro.

Ma, se appunto l'onorevole Depretis, che aveva espresso tante simpatie per la linea del Tirso, se altre egregie persone, le quali avevano manifestato il pensiero che si dovesse prescegliere quella linea, si dovettero arrendere dinanzi al linguaggio inflessibile delle cifre, allo studio dei dati tecnici,

delle difficoltà dei luoghi che si dovevano attraversare, io credo che questa, che egli ha invocato a suo favore, sia anzi la più evidente prova contro la tesi che egli propugna.

Infatti, perchè si dovette preferire la linea di Macomer? Si dovette preferire in forza di giudizi pronunciati non già da quei *touristes*, od agronomi, o medici, o scienziati, od altre persone autorevolissime per sè stesse che sono state citate dall'onorevole Pirisi-Siotto, e che enunciavano idee ed opinioni in via astratta e senza cognizione di progetti, ma in forza di giudizi pronunciati sopra dei precisi progetti compilati per le due linee, in forza di giudizi ripetuti, studiati, elaborati, ragionatissimi delle persone più competenti, fra le quali, per quanto l'onorevole Pirisi-Siotto abbia cercato quasi di metterlo in canzonatura, è certamente da annoverarsi l'ispettore Imperatori, che mi recò veramente dolore di veder trattato così alla leggiera dall'onorevole Pirisi-Siotto. Me ne appello a tutti i deputati sardi se, essendo il medesimo vissuto a lungo nell'esercizio dell'arte sua fra le popolazioni sarde, non vi abbia lasciato un retaggio di altissima stima e di affetto (*Segni di assenso*); ed aggiungerò anche di gratitudine per quanto ha fatto al fine di portare innanzi con zelo ed intelligenza distinti i lavori pubblici dell'isola di Sardegna. (*Benissimo!*)

Ora, e dalla relazione dell'Imperatori, e dal voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Consiglio cui appartengono molti uomini tecnici che furono a lungo in Sardegna per dirigere ed ispezionare opere pubbliche, vennero stabiliti i seguenti fatti, in base ai quali giudicherà la Camera se non doveva io dare la preferenza alla linea di Macomer.

La linea di Macomer per l'obbiettivo di Terranova, obbiettivo che ognuno mi consentirà importantissimo per l'avvenire dell'isola, la linea di Macomer per quest' obbiettivo è più breve di 17 chilometri in confronto di quella del Tirso. E mentre è più breve di 17 chilometri in confronto di quella del Tirso per l'obbiettivo di Terranova, per il congiungimento poi fra le due maggiori città dell'isola, Cagliari e Sassari, è più breve nientemeno che di 37 chilometri.

Ma oltre alla brevità, tutte le altre condizioni tecniche concorrono a far adottare il medesimo giudizio di preferenza per la linea di Macomer.

Non parlerò delle curve, delle pendenze, per non entrare in particolari troppo minuti, ma mi limiterò a parlare delle gallerie, a riguardo delle quali osserverò che la linea di Macomer complessivamente non ha che due chilometri all'incirca in galleria, mentre invece ne avrebbe dieci la linea del Tirso. Circa alla spesa, infine, la linea di Macomer costa 10 milioni di meno di quello che costerebbe la linea per la valle del Tirso.

Ora io domando se sia razionale, se sia moralmente possibile di adottare una linea che, mentre allungherebbe di molto la distanza fra Cagliari e Sassari, fra Cagliari e Terranova, importerebbe una spesa maggiore di 10 milioni. Andare per la più lunga e spendere un 10 milioni di più non credo mi sarebbe consigliato da chicchessia. E non basta mettere in conto questi 10 milioni di più che costerebbe la costruzione, dappoichè è da aggiungersi essersi calcolato che anche le spese di esercizio diventerebbero molto maggiori colla linea del Tirso che non con quella prescelta di Macomer.

Ma vengo ora ad un altro dato, su cui l'onorevole Pirisi-Siotto ha richiamato l'attenzione della Camera: a quello, cioè, che concerne le popolazioni le quali rispettivamente sono servite dall'una e dall'altra linea. L'onorevole Pirisi-Siotto disse che sono più numerosi i comuni i quali si troverebbero sulla linea del Tirso, che non quelli che si trovano sulla linea di Macomer. Se si piglia una zona assai ristretta intorno alla ferrovia, forse quello che afferma l'onorevole Pirisi-Siotto può correre. Ma è da osservarsi però che la strada ferrata per la valle del Tirso correrebbe in una valle incassata, correrebbe in un fondo assai depresso, e che i predetti comuni trovansi in posizione assai elevata sulle pendici laterali della valle o sugli altipiani, in modo che difficilmente si congiungerebbero alla strada ferrata; mentre invece succede diversamente sulla linea di Macomer, la quale si allaccia assai meglio ai luoghi abitati.

Io parlo in base a dati positivi, dati non attinti a persone, le quali, mi permetterà l'onorevole Pirisi-Siotto di osservargli, trovansi in una necessaria posizione di predilezione e di parzialità. Infatti egli medesimo, l'onorevole Pirisi-Siotto, cominciò col dire che non parlava per Nuoro, perchè Nuoro era distante anche dalla linea del Tirso oltre 30 chilometri; ma però finì col lamentare che Nuoro fosse, secondo lui, escluso da tutti i benefizi per effetto della nostra legislazione.

Pertanto esso, che tanto si accende per Nuoro da lui sì degnamente rappresentato in Parlamento, riconoscerà di non essere certo in una posizione sì equanime come quella dei tecnici del Consiglio superiore e del Ministero, i quali ebbero ad esaminare accuratamente la questione. Questi ultimi determinarono in base alla topografia, che mi pare sia una cosa molto reale, e colle cifre statistiche relative, che, prendendo una zona di quindici chilometri da un lato e dall'altro della linea ferroviaria, a giovarsi della linea del Tirso si avrebbero soltanto 91 mila abitanti, mentre adottandosi la linea di Macomer se ne hanno 112 mila serviti dalla ferrovia.

L'onorevole Pirisi-Siotto ha poi soggiunto che la linea del Tirso passerebbe in luoghi, così egli disse, di *spirabil aere*. Questa osservazione mi fece l'effetto di una precauzione oratoria, inquantochè egli non può contestare che molto più salubri siano le località apriche, a cui ascende la linea di Macomer, la quale, poco dopo Oristano, si alza nell' altipiano di Paulilatino, e da Paulilatino muove a Macomer, a Campeda, a Bonorva, epperciò si porta in luoghi molto salubri, mentre non lo sono altrettanto di certo le località depresse nel fondo delle valli che sarebbero percorse dalla linea del Tirso.

L'onorevole Pirisi-Siotto ha pure parlato della fertilità della valle del Tirso. Ma io credo che si possa dire non essere per certo meno feraci, non essere meno produttivi alcuni dei luoghi, a cui serve la linea di Macomer, quello, per esempio, di Milis, celebre per la produzione di milioni d'aranci, nonchè le coste oleifere da Cuglieri a Bosa, il cui traffico porta i Bosani a correre per commerci tutte le località dell'isola.

Egli è adunque per tutte queste circostanze, e di spesa, e di lunghezza, e di facilità tecniche, che parve al Ministero si presentasse incontestabile la preferenza da darsi alla linea di Macomer.

E basti soprattutto il ricordare un'altra volta che, ove fosse stata scelta la linea del Tirso, la spesa per le strade ferrate della Sardegna, già assai notevole superando i cinque milioni annui, avrebbe dovuto ascendere a ben più grave somma ancora, ed alla società sarebbesi dovuto pagare un corrispettivo naturalmente maggiore.

Io spero pertanto di avervi dimostrato che il Ministero doveva approvare questa linea di Macomer, la quale gli era indicata da tutti i suoi tecnici, dai veri giudici competenti in questo genere di questioni.

Dirò poi che io credo che anche nell'interesse di Nuoro, per cui ha parlato così fervidamente e così eloquentemente l'onorevole Pirisi, giova che sia eseguita la linea di Macomer, inquantochè con quella mezza misura della linea della valle del Tirso, che, come disse l'onorevole Pirisi-Siotto, lascia distante circa 35 chilometri Nuoro dalla ferrovia, forse Nuoro sarebbe stato obbligato in eterno a vedersi a tale distanza dalla strada ferrata, mentre invece la circostanza stessa che Nuoro è così lungi dalla rete ferroviaria, la quale invece di passare a 35 chilometri passa non so se a 70 od anche più, renderà più facile che in un tempo più o meno prossimo o remoto anche Nuoro venga ad essere effettivamente dotata di una ferrovia mediante quel braccio, del quale da ultimo ha parlato l'onorevole Pirisi-Siotto.

Spero che queste considerazioni potranno appagare l'onorevole Pirisi-Siotto, e, se non altro, varranno a dimostrare alla Camera che preferendo la linea di Macomer il Ministero ha fatto il proprio dovere.

All'onorevole Spaventa, il quale affermava che addivenendosi al riscatto sulla base della convenzione attuale il prezzo non avrebbe importato più di 31 milioni, i quali aggiunti ai 44 di nuove costruzioni non produrrebbero un carico maggiore di 75 milioni e cioè un annuo peso di 5 mi-

lioni, mentre la nuova convenzione reca un onere di 6,038,000, l'onorevole Zanardelli rispondeva:

Mi perdoni l'onorevole Spaventa, ma mi permetta di dirgli come io speri, che se la Camera ha seguìto con attenzione i suoi ragionamenti, essa avrà scorto che, dal principio alla fine dei medesimi, l'onorevole Spaventa ha versato in una continua e flagrante contraddizione.

L'onorevole Spaventa cominciò coll'affermare che noi credevamo di aver fatto un ottimo contratto e che l'avevamo fatto invece molto cattivo; e poi che cosa ci venne a dire? Che noi abbiamo fatto un contratto tanto cattivo con questa società, che la società per effetto del contratto medesimo sarà costretta a fallire!

L'onorevole Spaventa incorse inoltre in altre evidentissime contraddizioni. L'onorevole Spaventa infatti ci disse: guardate che voi non avete assunto soltanto una garanzia di prodotto netto, ma avete assunto eziandio una garanzia di prodotto lordo, poichè, se le ferrovie sarde non renderanno quelle 7,000 lire che avete preso come costante nella formola per l'esercizio, voi dovrete sopperire alla differenza del prodotto che daranno le linee della Sardegna. E dopo aver parlato della tenuità del prodotto lordo, delle perdite temibili sull'esercizio, che cosa ci proponeva egli, che ha così disastroso concetto del prodotto di quelle linee? Ci proponeva di riscattare e fare l'esercizio per conto nostro, l'esercizio sì grandemente perdente, sostenendone per intero, anzichè soltanto in parte, le perdite!

Nè basta. Avrete rimarcato un altro punto che formò tutta la base del ragionamento dell' onorevole Spaventa. Questo ragionamento, che concerne i corrispettivi che si sarebbero dovuti pagare facendo il riscatto, ha, secondo me, un vizio intrinseco radicale.

Esso suppone una base che la società non avrebbe mai accettato, e suppone quindi che le condizioni del riscatto potessero essere sottratte alla decisione dei soli giudici competenti, cioè i tribunali, perchè la via che l'onorevole Spaventa ci addita

è la via delle liti e null' altro; ed il programma delle liti, io lo dichiaro apertamente, per i dettami stessi d'una funesta esperienza, non è certamente il mio. Ma avvi di più. L'onorevole Spaventa ora, ad opportunità di opposizione, ci ha detto che dovevamo riscattare non sulla base di 12 mila lire di prodotto netto chilometrico, ma sopra la base di un prodotto netto molto minore. A tale riguardo, a parte anche il predetto risultato di ingolfarci in un pelago di liti, noi ci troviamo sempre a quella che un collega dell' onorevole Spaventa, il generale Ricotti, chiamava l'aritmetica politica, un' aritmetica fatta *ad usum Delphini*, inquantochè io non ho che a leggere il discorso pronunciato su tale argomento, per conto certo anche dell' onorevole Spaventa, dall' onorevole Minghetti, quale presidente del Consiglio dei ministri, per dedurne che il prezzo del riscatto veniva da essi stessi calcolato assai più alto di quello che è stato calcolato da me sulle basi delle garantite dodicimila lire di prodotto netto.

L'onorevole Minghetti infatti, parlando delle conseguenze che avrebbe prodotto il riscatto, ebbe a dire nella tornata del 1° giugno 1877 che il riscatto *avrebbe portato al Governo un carico di un milione e mezzo o due milioni di più di quelli che ha già iscritti per la garanzia ferroviaria.*

Ora, siccome noi paghiamo due milioni circa di garanzia, così secondo il Ministero precedente l'onere del riscatto ci avrebbe posto a carico tre milioni e mezzo o quattro milioni.

Questi erano gli effetti del riscatto secondo l'onorevole Minghetti.

Ora i calcoli impugnati adesso dall'onorevole Spaventa fanno giungere il corrispettivo del riscatto ad una somma di gran lunga minore di quella indicata dall'onorevole Minghetti, e quindi può dirsi che, per altra contraddizione con quanto ora sostiene l'onorevole Spaventa, il Ministero precedente ammetteva che gli oneri del riscatto erano superiori a quelli che sono stabiliti nella mia relazione, superiori parmi di nientemeno che 700 mila lire all'anno.

Ma entriamo ad esaminare in sè stessa la base del ragionamento dell'onorevole Spaventa.

Egli ci disse: voi potevate dubitare per lo meno della obbligatorietà del riscatto; io non credo che al riscatto fosse il Governo obbligato.

A ciò risponderò che nel senso invece di tale obbligatorietà vi erano dei pareri del Consiglio di Stato ed anche pronunciati a Sezioni riunite.

SPAVENTA. Non è così, la questione non è stata posta.

ZANARDELLI. Non importa se la questione non è stata posta così, dappoichè la conclusione fu in questo senso. Ora questi pareri dati da quei corpi medesimi che non sono i meno portati ad assecondare le vedute, le tesi del Governo dovevano avere ai miei occhi un grande valore; e l'onorevole Spaventa, il quale tanto ritiene favorevole il Consiglio di Stato agli assunti del Governo che non vide bene la legge che ne aboliva la giurisdizione, la legge, cioè, relativa ai conflitti di attribuzione, l'onorevole Spaventa mi consentirà che quando i medesimi corpi più inclini ad entrare nelle vedute del Governo si erano pronunciati nel senso predetto, non era maggiormente a sperarsi dall'autorità giudiziaria; non era quindi prudente seguire la via indicata da lui, il quale ci mandava dinanzi ai tribunali, e non solo ci avrebbe mandato dinanzi ai tribunali per codesta quistione, ma per altre molteplici che con quella linea di condotta erano inevitabili.

Egli ci disse infatti: voi potevate fare il riscatto ad un corrispettivo minore di quello valutato sulla base d'un prodotto netto di lire 12,000 al chilometro. Anche riguardo a ciò, mi ammetterà l'onorevole Spaventa che per lo meno, per poterlo fare ad un corrispettivo minore, sarebbe occorso di trovare consenziente la società; altrimenti avremmo dovuto andare innanzi ai tribunali; e innanzi ai tribunali quale è la tesi che avrebbe voluto veder sostenuta l'onorevole Spaventa?

La società ha, a termini della sua convenzione, una garanzia di lire 12,000 al chilometro di prodotto netto.

Ora la società mette innanzi queste disposizioni del contratto per domandare la somma garantitale. Quale obbiezione le si può fare? Creda l'onorevole Spaventa che non mi ha insegnato niente con le sue obbiezioni, non mi ha insegnato niente riguardo alla possibilità di sostenere che si potesse fare il riscatto, invece che capitalizzando la somma di dodici mila lire di prodotto netto, capitalizzando una somma minore. Son cose tutte quelle che egli disse, le quali vennero lungamente ventilate, e vennero fatti anche i conti in base alla tesi che il riscatto si potesse fare alla stregua delle deduzioni che dice ammissibili l'onorevole Spaventa.

Ma era proprio positiva e incontestabile la ammissibilità di tali deduzioni?

L'onorevole Spaventa osserva essere bensì vero che la società ha il diritto alle 12,000 lire di prodotto netto; ma essere però a suo carico l'esercizio per una somma che le lascia inevitabili perdite, le quali diminuiscono il prodotto netto; poichè la spesa di esercizio per i primi cinque anni la società la doveva fare coi due terzi di prodotto lordo e dopo i primi cinque anni colla metà del prodotto lordo medesimo. Siccome infatti l'esercizio non poteva farsi con sì tenue corrispettivo, perchè le spese d'esercizio costavano certo di più del 50 e del 66 per cento del prodotto lordo, così, secondo l'onorevole Spaventa, dovevansi proporzionalmente ridurre le 12,000 lire garantite di prodotto netto alla società e commisurare il riscatto sopra una somma di prodotto netto minore. Ciò può ritenere l'onorevole Spaventa che diceva io pure alla società. Ma la società rispondeva che le disposizioni per la valutazione delle spese d'esercizio portate dalla convenzione del 1863 erano introdotte in via di presunzione e ritenendo di valutare le spese d'esercizio al giusto valore, e che quindi non è dato elevarsi contro una presunzione, una valutazione ritenuta giusta contrattualmente; che, una volta che venisse il momento del riscatto, queste spese di esercizio scomparivano, e doveva farsi il riscatto sulla base del prodotto netto effettivamente garantito. La società osservava pure che nello stesso modo che

essa non avrebbe potuto accampare maggiori pretese di corrispettivo per il riscatto, solo perchè quelle spese fossero inferiori alle presunte, così il Governo non è in diritto di diminuire il corrispettivo medesimo sulla supposizione che siano superate: dico supposizione perchè, del resto, la società aveva affidato l'esercizio alle condizioni corrispondenti alle presunzioni della legge. Noi abbiamo esaminato e fatta esaminare a lungo cotesta questione e ci siamo persuasi non convenisse nemmeno per essa esporci all'*alea judiciorum*, mentre una lite sarebbe stata d'esitó incerto, oltre al ritardare indefinitivamente l'esecuzione dell'opera.

Ma vi ha di più: l'onorevole Spaventa vede bene che dalle lire sedici e più mila, che avrebbe richiesto il riscatto sulla base delle lire 12,000 di prodotto netto, alle 14,800 cui noi abbiamo portato il corrispettivo, avvi ancora una ben notevole differenza, onde ciò gli dimostra che la base sopra cui si è fatta la convenzione è quella che nell'ipotesi del riscatto valutava in via transattiva il corrispettivo, sì che il diritto della società fu computato non già sopra il riscatto compensato sulla base delle 12,000 lire di prodotto netto pretese dalla società stessa, ma sopra un riscatto transazionale, un riscatto fatto in via di componimento, in via conciliativa. E ciò mi pare già molto, dacchè invece il precedente Ministero, giusta le parole dell'onorevole Minghetti, valutava gli oneri del riscatto ad una somma anche maggiore di quella che risulta dalla misura delle 12,000 lire di prodotto netto.

Ma vi ha di più ancora, poichè un'altra grave questione viene ad essere definita e transatta mediante la nostra convenzione. La società, infatti, aveva sollevata la pretesa di un credito d'ingente somma, relativo alla liquidazione delle annualità di garanzia. Essa pretendeva che, avendo stabilito la convenzione del 1863 una garanzia di prodotto netto, per stabilire il quale dovevano essere valutate in una somma previamente determinata le spese di manutenzione e di esercizio, mentre non si parlava poi delle spese di riparazione, di amministrazione e simili, ne derivasse che, oltre al dedurre dal

prodotto lordo i due terzi del medesimo per le spese di manutenzione e di esercizio, onde determinare il supplemento da pagarsi alla società, si dovessero dedurre anche le altre spese preindicate.

Ora anche questa pretesa della società rappresentava una somma che facevasi ascendere a 13 milioni. Noi ritenevamo tale pretesa affatto infondata, ma ad ogni modo anche su questo punto si sarebbero dovute affrontare delle liti, liti che secondo un vecchio adagio *hanno le loro stelle*.

Ma, come già accennai, l'onorevole Spaventa, dopo avere trovato che il nostro contratto è cattivo, che diamo troppo alla società, con flagrante contraddizione ha detto che noi le diamo così poco, che la società non potrà vivere coi mezzi che le veniamo a concedere in virtù della presente convenzione: altra tesi, anche questa, secondo me, non solo esagerata, ma del tutto inammissibile come la prima.

E invero la società, per poco che si vogliano fare i conti, può benissimo ritenersi vitale.

Nostro intento infatti fu di fare alla società delle condizioni che non la ponessero in lauta posizione, ma la ponessero però in posizione tale da poter considerarsi vitale, in posizione tale da avere un dividendo valutabile all'incirca al 4 per cento a favore degli azionisti.

E infatti, se l'onorevole Spaventa non ammette il conto del quale ha parlato, rifacciamolo pure in un altro modo anche più generale, ma inoppugnabile nel senso di dedurre la vitalità della società, di dedurre le conseguenze cui va incontro lo Stato. Che cosa risulta, infatti, da una accurata presunzione delle spese, posta di fronte ai pattuiti corrispettivi? Che la società dovrà spendere nella costruzione delle nuove linee 44 milioni. Ora noi le garantiamo 14,800 lire al chilometro, ciò che per 381 chilometri forma in cifra tonda una somma di 5,600,000 lire. La società ha da pagare gli interessi delle obbligazioni già emesse per la costruzione delle linee del primo periodo, interessi costituenti in cifra tonda la somma di 1,600,000 lire.

Dunque che cosa le resta? Le restano, levando dalle predette lire 5,600,000 le lire 1,600,000 per le obbligazioni del primo periodo, le restano, diceva, 4 milioni all'anno ad essa garantiti.

Ciò posto, anche ammesso che le obbligazioni che dovrà alienare per la costruzione delle linee nuove si alienino al 223 invece che al 230 come è stato contemplato nella convenzione, avrebbe l'onere di tre milioni per far fronte al servizio delle nuove obbligazioni, e quindi resterebbe un milione per le azioni, il che formerebbe appunto per le medesime circa il 4 per cento. Questo milione rappresenta, al 5 per cento, 20 milioni; ma mettete anche meno, mettete che rappresenti 18 milioni soltanto e vedrete che avvi sempre un largo margine che vale a rendere abbastanza solida la società.

In ogni modo, questo margine può garantire lo Stato che la costruzione delle nuove linee sarà compiuta, perchè ove i 44 milioni presunti necessari per tale costruzione salissero anche a 60 o 62, cosa che ciascuno ravviserà essere affatto impresumibile, ci sarebbe sempre un largo più che sufficiente a far fronte a quel di più che potessero richiedere le nuove costruzioni. E tanto più impresumibile è che la spesa per le nuove costruzioni ascenda notevolmente oltre i 44 milioni, perchè essi furono calcolati dietro studi tecnici esecutivi, accuratamente esaminati da distinti tecnici del Ministero, tecnici che per giunta conoscono perfettamente le località ove deve aprirsi la strada ferrata.

L'onorevole Spaventa dice che egli avrebbe riscattato le linee del primo periodo, il che è quanto dire che od avrebbe senz'altro pagato assai più di ciò che è stabilito dalla presente convenzione, o sarebbe passato per tutto quel semenzaio di liti del quale io ho discorso, e non le ho tutte enumerate; e dopo essere passato per tante liti probabilmente avrebbe finito per pagare una somma di gran lunga maggiore non solo di questa che egli ha indicato, ma anche di quella che è stabilita in via transattiva dietro i calcoli che servirono di base alla presente convenzione.

Ma riscattando le linee del primo periodo, che cosa poi avrebbe egli fatto per le nuove costruzioni? Egli ne dice che le avrebbe fatte per conto dello Stato.

Ora ognun vede che, costruendo lo Stato, tutte le alee dipendenti dal maggior prezzo occorribile per le costruzioni al di là del preventivo, invece di andare a carico della società, andrebbero a carico dello Stato; mentre d'altronde in questo punto del sostituire lo Stato all'industria privata, è superfluo il dirlo, dall'onorevole Spaventa ci separa una completa divergenza di programma, poichè noi non amiamo la costruzione più che non amiamo l'esercizio governativo.

D'altra parte ancora, cosa avrebbe egli dovuto fare, l'onorevole Spaventa, riguardo alle linee del primo periodo dopo averle riscattate? Avrebbe voluto esercitarle per conto dello Stato? Questo è il suo ideale, e quindi capisco benissimo che egli possa venire in questa conclusione, quand'anche le ragioni finanziarie consiglino un metodo diverso; ma tale esercizio governativo noi sapevamo che non è voluto dalla Camera più che non sia voluto da noi.

Siccome adunque la Camera non ammette l'esercizio per conto dello Stato, che cosa sarebbesi dovuto fare? Sarebbe stato necessario anche per le reti sarde trovare una compagnia d'esercizio; e mentre ci si disse dai nostri avversari essere così difficile trovare compagnie d'esercizio anche per le reti riscattate nel continente, sarebbonsi dovuti trovare altri concessionari esercenti anche per l'isola di Sardegna, aggiungendo poi alle altre alee di perdita per lo Stato, anche quelle dipendenti dalle perdite sull'esercizio.

Io credo di avere per tal modo pienamente risposto alle obbiezioni che furono sollevate dall'onorevole Spaventa, e spero di aver persuaso la Camera che la presente convenzione provvede convenientemente agli interessi dello Stato, non meno che agli interessi ed all'avvenire della Sardegna.

E in seguito alla risposta dell'onorevole Spaventa replicava:

Dirò brevissime parole perchè non sembrami esservi nelle ulteriori osservazioni dell'onorevole Spaventa alcun'al-

tra nuova obbiezione, tranne quella che concerne la soluzione da lui ora messa innanzi e che consiste nella proposta di ricorrere per le ferrovie sarde al sistema dello scartamento ridotto.

Ma prima mi permetta l'onorevole Spaventa di rispondergli per ciò che risguarda le pretese lacune della relazione ministeriale. Egli, per rispondere a me che gli aveva dimostrato come tutti i suoi conti li aveva fatti io pure per addivenire alla convenzione, come anch'io ero entrato in tutte le ipotesi subordinate relative al riscatto basato sopra una somma inferiore alle lire 12,000 di prodotto netto chilometrico, mi domanda perchè allora di queste ipotesi subordinate non abbia parlato nella mia relazione.

La stessa domanda allora mi potrebbe muovere riguardo all'ultima obbiezione ch'egli ha sollevato; potrebbe chiedermi perchè non mi sia giustificato nella relazione di non avere attuato per le ferrovie sarde lo scartamento ridotto che egli ha ora proposto.

Anche a questo riguardo, come rispetto all'altro del corrispettivo del riscatto, posso dichiarare di aver preferito di attendere che si sollevasse l'obbiezione prima di rispondere. E invero l'obbiezione che per le ferrovie sarde dovesse adottarsi lo scartamento ridotto, io me l'aspettava pure, ma non per questo credetti di anticiparne nella relazione la risposta, risposta che invece faccio ora con piena fidanza di aver assenziente la Camera nella mia opinione.

Io non seguirò l' onorevole Spaventa nella escursione teorica che, con grande lusso di citazioni di scrittori, egli ha messo in campo a favore del sistema di scartamento ridotto. Potrei alla mia volta citare opposte autorità; ma io credo non sia qui il caso: credo debbasi trattare la questione non già dal punto di vista teorico, ma dal punto di vista dei fatti che ci si presentavano nella Sardegna.

Può ritenere l'onorevole Spaventa che, prima di addivenire a questa convenzione, la questione se fosse opportuno di applicare alle ferrovie della Sardegna lo scartamento ridotto,

venne ventilata, discussa, ampiamente trattata. Io anzi intorno a tale questione ho interrogato gli ingegneri più competenti del Ministero, gli ingegneri più competenti addetti al servizio delle ferrovie. Ma essi, e fra essi alcuno che sono autori di scritti pregevolissimi nella materia speciale delle ferrovie a scartamento ridotto, ad una voce, mi hanno risposto che si poteva dubitare, si poteva ritenere fors'anche che fosse conveniente di attuare lo scartamento ridotto nel 1863, che fosse ancora il caso di applicarlo quando si addivenne alla convenzione del 1870, essendo allora piccolissima la porzione di ferrovie già costruite in Sardegna; ma che sarebbe stato improvvido l'addivenire ora a siffatto mutamento. Improvvido, perchè si dovrebbe disfare la parte già fatta, mutare il materiale mobile, avere un piano stradale inutile, un piano stradale più largo di quello che occorre, senza potere utilizzare la parte superflua.

Ma oltrechè per il Consiglio dei tecnici, anche sotto l'aspetto giuridico, anche sotto l'aspetto dei sentimenti locali, non credetti fosse accettabile cotesta soluzione.

E invero, siccome la legge del 1863, la legge del 1870 hanno dato alla Sardegna le ferrovie di cui trattasi a scartamento ordinario, mi parve non si potesse ora imporre alla Sardegna questa specie di *diminutio capitis* di fronte alla legge che le aveva accordato le ferrovie secondo il sistema più ampio, più comodo, secondo il sistema ordinario. Si poteva dai nostri predecessori, trattandosi di un'isola ove non vi sarebbero stati trasbordi con altre ferrovie, non essendovi il collegamento colla gran rete italiana costruita a più largo binario, si poteva dai nostri precedessori adottare questo sistema; ma ora che la Sardegna è in possesso di queste ferrovie a sistema ordinario, io chiedo ai deputati sardi se il disfare le ferrovie già costruite a sistema ordinario per sostituirvi lo scartamento ridotto non sarebbe stata cosa che avrebbe prodotto in Sardegna uno sdegno ancora maggiore di quello che sarebbe sorto ove non si fosse effettuato, colla costruzione delle linee del secondo periodo, il compimento della rete sarda, compimento a cui quelle popo-

lazioni hanno mirato con tanto ardore e con tanta perseveranza. (*Benissimo!*)

E in risposta al relatore della Commissione e ad altre osservazioni dell'onorevole Spaventa:

Domando la parola unicamente per spiegare un fatto accennato dall'onorevole Vollaro, relatore della Commissione.

Egli disse che in questa convenzione io, quanto al compenso per le spese di esercizio, sono andato sulle orme dell'onorimrevole Devincenzi; osservazione che egli fece in senso benevolo, di cui io lo ringrazio, perchè egli intese di dire che quei proveri, che l'onorevole Spaventa cercava di fare a me, conveniva, al caso, che li rivolgesse ai suoi precedessori ed amici politici. Ad ogni modo, la formula che venne adottata per la Pontebba non è dell'onorevole Devincenzi, ma fu escogitata dal Ruva, il quale certo per intelligenza in materia ferroviaria non era secondo ad alcuno.

Questa formula dunque noi l'abbiamo presa da persona competentissima, ed io credo d'altronde che l'onorevole Spaventa ammetterà che non potevamo certo procedere colla vecchia formola della legge del 1863.

Io credo pure che l'onorevole Spaventa mi vorrà consentire che la spesa di esercizio non sia valutata in una misura sproporzionata, soprattutto per la Sardegna, dove si fanno due treni...

SPAVENTA. Vegga i documenti presentati da lui stesso alla Commissione.

ZANARDELLI. Io ho quindi diminuita la costante da quella che il Ruva aveva applicato alla linea Pontebbana, portando questa costante a 7,000 lire e rispettivamente a 6,000 durante i primi sei anni, nei quali non si hanno ad esercitare le linee più difficili. Ma, del resto, quello che forma la base del nostro contratto, quello che nella convenzione forma il concetto dominante, può riassumersi nel seguente modo: noi credevamo e crediamo che l'industria privata costituisca meglio ed eserciti meglio che lo Stato; ma noi crediamo e vediamo un'altra cosa, crediamo e vediamo che l'industria

privata trova il danaro a condizioni più onerose che non lo Stato. E con ciò rispondo ad un altro appunto che fu fatto dall'onorevole Spaventa, il quale mi osservò che noi avevamo garantito le obbligazioni da emettersi per le nuove costruzioni. È vero, e lo abbiamo fatto appunto per applicare le idee che ho qui compendiato. Dacchè infatti lo Stato, se è per noi meno proprio a costruire ed esercitare, ha però il credito a migliori condizioni, ne viene che di queste migliori condizioni del credito era giovevole di approfittare. Se noi, infatti, non avessimo garantite le obbligazioni, sa l'onorevole Spaventa quale sarebbe stata la conseguenza? Che avremmo dovuto pagare non meno di mille lire di più al chilometro per garanzia.

Del resto, perchè la Camera possa giudicare la presente convenzione in confronto alla precedente, relativa alle ferrovie sarde, mi sia dato di ricorrere ad una osservazione sintetica e generale.

Nella precedente convenzione che cosa hanno fatto i miei predecessori? Hanno guarentite, per le ferrovie del primo periodo della Sardegna, 12,000 lire al chilometro di prodotto netto.

Ora io faccio appello a quanti vi sono sardi in questa Camera; io faccio appello a quanti conoscono la Sardegna, e conoscono lo stato dell'uno e dell'altro gruppo di ferrovie; faccio appello allo stesso onorevole Spaventa, domandando a tutti se dare lire 14,800 per le linee di secondo periodo, le quali sono assai più difficili e costose, non sia un dare molto meno che l'aver dato 12,000 lire per le linee del primo periodo. Faccio questa domanda a tutti i deputati sardi e a quanti conoscono la Sardegna e poi giudichi la Camera se abbiamo fatto meglio noi od i nostri onorevoli avversari.

Approvato il primo degli ordini del giorno proposto dalla Commissione, il ministro faceva quanto al secondo la seguente dichiarazione:

Io non ho difficoltà ad accettare questo ordine del giorno; però facendo una netta dichiarazione.

L'ordine del giorno suona così: « La Camera confida che il Governo provvederà affinchè la stazione definitiva di Ozieri

sia costruita il meno lungi possibile dalla città, e passa all'ordine del giorno ».

Ora il *meno lungi possibile dalla città* è la frase su cui devo fare una riserva.

Non è nulla impossibile in linea d'arte. Il dire quindi il *meno lungi possibile dalla città* potrebbe significare che si debba andare assai prossimi, anzi sotto le mura della città; perchè anche ciò tecnicamente è possibile, mentre ognun vede che non sarebbe conveniente il farlo. Dunque io accetto l'ordine del giorno in questo senso: che studierò se ed in quanto si possa avvicinarsi alla città d'Ozieri, in modo però da non pregiudicare l'andamento generale della ferrovia, andamento generale cui anzitutto si debba guardare, andamento generale che è relativo sia all'allacciamento per Sassari, che a quello per Terranova. Conciliabilmente adunque colle esigenze di questo andamento generale, di questo servizio di Cagliari, Sassari e Terranova, e conciliabilmente colle convenzioni tecniche, io accetto l'ordine del giorno proposto dalla Commissione.

Così fu approvato.

Tornata del 22 dicembre 1884.

Il 5 maggio 1884 era stato presentato dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Genala, il disegno di legge per concessione dell'esercizio delle reti Adriatica e Mediterranea e costruzione delle strade ferrate complementari, cui erasi aggiunto il 27 giugno l'altro per analoghe disposizioni relative alla rete Sicula. Riferirono il 1° novembre 1884 gli onorevoli Barazzuoli, Curioni e Corvetto, in nome della Commissione presieduta dall'onorevole La Porta. La discussione cominciò il 29 novembre 1884 e durò fino al 6 marzo 1885. Il 22 dicembre, dopo il discorso del relatore, l'onorevole Zanardelli così dichiarava per fatto personale.

Onorevoli colleghi, premetto che io aveva il proposito di non parlar in questa discussione, alla quale potei giungere soltanto assai tardi; sia perchè, di fronte ai poderosi discorsi che si sono pronunciati, pareami quasi irriverenza verso l'Assemblea parlare incidentalmente e pressochè impreparato; sia perchè, per quanto s'imponga il dovere di deputato, *homo sum et nil humani a me alienum puto*. Ond'è che vi confesso ch'io sentiva una grandissima repugnanza a parlare contro un disegno di legge presentato dall'onorevole mio amico Genala, memore della fervida, eloquente, efficace cooperazione, che egli mi ha prestata nella grande discussione ferroviaria del 1876. Siccome però durante questa discussione ripetutamente, continuamente, si citarono le mie parole, non solo a sostegno o scusa della legge, ma quasi per porre direttamente od indirettamente la conseguenza che io debba essere favorevole alle convenzioni; così, non essendo io favorevole e votando contro, sorgeva per me la necessità personale di giustificarmi, come credette dover fare ieri a ugual titolo l'onorevole Min-

ghetti, da ogni contradizione, anche soltanto apparente, colle mie parole citate su tutti i banchi della Camera.

Ma ciò non sarebbe forse bastato per indurmi a rompere il silenzio ed a chiedere il permesso di parlare. Se non che, quando a giustificazione del voto favorevole alle convenzioni adducesi da ogni parte, l'articolo 4° della legge del 1876, e persino dall'onorevole Minghetti, il quale lo ha, quando venne discusso, così eloquentemente combattuto; quando per di più quest'articolo, secondo che risulta dalle ultime parole dell'onorevole Presidente della Commissione, le quali fanno presumere quelle dell'onorevole Presidente del Consiglio, sarà base e oggetto della votazione per appello nominale, io credo che ciascuno comprenda come non mi sia più dato tacere.

Di quell'articolo 4° il proponente sono io: io ne sono principalmente responsabile, come ministro dei lavori pubblici in quel tempo; epperciò son convinto che l'onorevole Presidente e la Camera ammetteranno che, quando si crede dai sostenitori del disegno di legge di dovere, in forza dell'articolo stesso, votare con votazione solenne in un senso, votando io in senso opposto, se essi avessero ragione, verrei a trovarmi in flagrante contradizione con me stesso, e quindi m'è necessario, per questa posizione personale specialissima d'autore di quell'articolo, di esporre i motivi del mio voto.

Se pare ragionevole all'onorevole Presidente ed alla Camera che questa mia posizione personale mi imponga ora di parlare, lo faccio (*Sì, sì!*); altrimenti assicuro che non ne ho smania alcuna. (*Parli, parli!*)

Ebbene, io non vorrò certo, perchè autore dell'articolo 4° della legge del 1876, imporre ai miei colleghi il mio avviso come una specie d'interpretazione autentica; ma ho il debito di esporre come e perchè quell'articolo, secondo la mia opinione, debba condurre, non alla approvazione, ma alla reiezione delle convenzioni.

Seguace sempre convinto dell'esercizio privato delle strade ferrate, io lo sono ora come in addietro; sicchè erronea da questo lato è la classificazione che viene fatta dal-

l'onorevole Gabelli, il quale, dicendo di essere egli d'accordo colla Sinistra del 1876 e colla Destra del 1884, verrebbe ad avvolgere l'intera Camera in una immensa palinodia.

Ma l'accusa non è giusta per me e per gli amici miei. Ve lo mostrarono già ieri le parole dell'onorevole Crispi, ed anch'io al pari di lui non ho mutato opinione a questo riguardo.

Non discuterò un'altra volta la questione dell'esercizio privato e dell'esercizio governativo, perchè non lo potrei in questo momento parlando per un fatto personale, e perchè inoltre sarebbe una questione esclusivamente teorica.

Mi basti il ripetere che io sono sempre avverso ad uno smisurato ampliamento degli uffici dello Stato, e quindi ad affidare allo Stato tutti i trasporti, la circolazione, il commercio, gli affari.

Ma è appunto e innanzi tutto perchè fautore dell'esercizio privato che sono contrario alle presenti convenzioni, e credo debbano respingerle quanti per questo esercizio privato serbano al pari di me ferme e costanti predilezioni.

E invero il sistema che le presenti convenzioni vorrebbero applicare è forse conforme a quei fini, che sono vagheggiati da chi ha fede nella privata iniziativa, nelle libere forze individuali e collettive, nelle gagliarde responsabilità di quelle imprese, le quali hanno avanti a sè grandi pericoli, grandi risultamenti? A me non pare di certo; dappoichè qui avremmo società, le quali non presenterebbero gli essenziali requisiti di indipendenza, di larghezza di sacrifici, di grandezza d'orizzonti, avremmo società le quali non potrebbero essere...

Presidente. Onorevole Zanardelli, mi faccia la gentilezza, s'attenga più strettamente al fatto personale. (*Rumori a sinistra*).

Non ci sono rumori che mi facciano smettere dall'adempiere al mio dovere, ed io debbo compierlo verso l'onorevole Zanardelli, come l'ho compiuto verso tutti gli altri.

Zanardelli. Se non si ama che parli...

Presidente. No; ella può parlare per fatto personale. (*Bene!*)

ZANARDELLI. Ma il mio fatto personale in che consiste? Consiste nel dimostrare che io non sono in contraddizione, ma anzi, assai più dei sostenitori delle convenzioni, fedele all'articolo 4°...

PRESIDENTE. E dimostri questo e non altro.

Voci a sinistra. Parli! parli!

PRESIDENTE. Non c'è nè *parli* nè *non parli*... Qui io sono depositario della fiducia della Camera.

Onorevole Zanardelli, mi affido a lei: continui il suo discorso e si attenga al fatto personale.

Voci a sinistra. Continui! continui!

PRESIDENTE. Lascino all'oratore di svolgere il suo pensiero; egli lo sa svolgere meglio assai di quelli che gli vorrebbero dare suggerimenti. (*Viva ilarità*).

ZANARDELLI. Dunque io dicevo che qui, per effetto delle convenzioni, noi non avremmo più che un simulacro delle grandi e responsabili Società ferroviarie; avremmo Società le quali sarebbero non altro che esecutrici degli ordini del Governo; che agirebbero come mandatarie dello Stato per gli utili che sono loro assicurati dalle convenzioni, indipendentemente affatto dagli impulsi nascenti dalla propria alacrità, dal proprio ardimento.

E la mano dello Stato, la sua ingerenza, la sua responsabilità, i suoi poteri, che sono anche i suoi mezzi di influenza, rimarrebbero pressochè interi; sicchè coloro i quali per questa influenza oppugnarono l'esercizio governativo, e fra questi eravi l'onorevole Genala, che in proposito ebbe parole eloquentissime nel 1876, pare a me non potrebbero parteggiare per il sistema che sarebbe applicato colle presenti convenzioni.

Anch'io ho vagheggiato per un momento questa fata morgana delle Società semplici conduttrici per contro altrui; ma la vagheggiai, quasi ad esempio di quella legge francese del 1842, il cui concetto, ancora molto tempo dopo che essa avea cessato di aver vigore, ebbe encomii di eminenti pensatori; legge che tuttavia alle Società stesse avea lasciato ben altra libertà, ben altra iniziativa, ben altra responsabilità.

Se non che, appena ebbi l'occasione e il dovere di studiare davvicino il problema a proposito delle convenzioni del 1877, mi accorsi che troppo difficile era per questa via far cosa rispondente al concetto di un vero e proprio esercizio privato, e trovai perciò giusto e naturale che quella legge del 1842 abbiano abbandonato in Francia tutti i regimi che si susseguirono, per volgere le loro predilezioni all'esercizio governativo, oppure ad un più libero ed alacre e responsabile esercizio privato.

La logica, o signori, e l'esperienza delle nazioni conducono, od all'esercizio di Stato oppure alle *Concessioni*, le quali si affidano a quanto ha di solerte, di assiduo, d'inventivo, di volonteroso, di ostinato l'interesse privato. E dico interesse, non soltanto nel senso di lucro materiale, ma nel senso altresì d'incitamento nazionale inteso alla grande concorrenza dei traffici fra le genti, cui spesso rivolgono efficacemente gli sforzi, negli emuli conflitti da paese a paese, le più potenti Società concessionarie straniere, le quali talvolta, per accrescere il traffico sulle proprie linee, applicarono spontanee riduzioni di tariffe in tali proporzioni che sarebbe sembrato follia lo sperare.

Nè è già da credere che il lato di generale utilità, il quale non può disconoscersi nelle strade ferrate, nei paesi delle più libere concessioni sia dimenticato.

E qui, siccome l'onorevole presidente della Commissione ha detto che l'articolo 4° della legge del 1876 parla di ferrovie di proprietà dello Stato da esercitarsi da privati, traendone quasi la conseguenza che per tal modo il predetto articolo 4° preannunciasse il sistema delle presenti convenzioni, debbo dire che, anche quando trattasi di concessioni propriamente dette, il parlare di proprietà delle linee nei concessionari, come suol farsi usualmente, è cosa, a rigore giuridico, inesatta.

Il diritto del concessionario, anche in questo caso, non soltanto non è proprietà nel senso quiritario della parola, ma non è tampoco usufrutto, nè enfiteusi, nè proprietà riso-

lubile; non è neppure una frazione qualsiasi della proprietà, la quale è pur sempre dello Stato. (*Rumori e commenti a destra*).

PRESIDENTE. Ma, onorevoli colleghi, questo è fatto personale; dal momento che si imputa all'onorevole Zanardelli che l'articolo 4 conduce a certe conseguenze, egli ha diritto di dimostrare che a queste conseguenze non conduce. Soltanto io invito ancora l'onorevole Zanardelli a limitarsi al fatto personale strettamente.

ZANARDELLI. Ma, signori, io l'ho detto prima che non ho alcuna smania di parlare: e fu la stessa Camera che disse: *parli, parli!*

La concessione ferroviaria però costituisce un contratto, in cui una grande elasticità di movimenti, una efficace libertà d'azione è lasciata a chi ha il godimento di questo grande strumento economico, che è la strada ferrata. E con ciò si crea un potentissimo sprone per le Società a vantaggio del pubblico, spingendole ad attuare un esercizio, che di questo pubblico vantaggio costituisca una fonte dell'utile stesso dell'impresa; il che è lungi dall'aver luogo nel sistema ermafrodito che, come espediente, come un mezzo termine, ci viene proposto; sistema il quale non ha i vantaggi nè dell'esercizio governativo, nè dell'esercizio privato, ed ha tutti gli inconvenienti all'uno ed all'altro attribuiti. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevole Zanardelli, la prego di non entrare più oltre nei particolari. È dover mio il rivolgerle questa preghiera. Ella ha diritto di parlare lungamente, se crede, per provare che le conseguenze che si vogliono derivare dall'articolo 4 sono diverse da quelle che ella pensa; ma la prego di astenersi dall'entrare nei particolari della questione generale. Mi duole di doverle fare quest'avvertenza, ma è mio dovere, sono a questo posto unicamente per questo, unicamente per fare il mio dovere. (*Bene! Bravo!*)

ZANARDELLI. Allora, per secondare i desiderî dell'onorevole Presidente, smetterò di svolgere, colla analisi delle convenzioni, una infinità di argomenti atti a mostrare non essere questo un vero esercizio privato.

Io volevo provare che quello propostovi non è esercizio privato per ciò che si riferisce al direttore della Società, non per ciò che si riferisce ai membri del Consiglio d'amministrazione, non per ciò che si riferisce all'approvazione dello Statuto sociale, non per ciò che si riferisce alle costruzioni, non per ciò che si riferisce ai treni e agli orari, non per ciò che si riferisce all'amministrazione del fondo di riserva, non per ciò che si riferisce alle tariffe; ad ogni modo, poichè non posso dimostrarlo, mi limito ad affermarlo. (*Bravo! Benissimo!*)

Aggiungerò soltanto che la percentuale accordata alle Società toglie loro ogni stimolo alla solerzia industriale, dacchè esse con questa percentuale avranno i propri guadagni assicurati per mezzo delle facili economie sulle spese d'esercizio.

Si additeranno alla Società le vie di floridezza dipendenti dagli sforzi coi quali farsi ricca della ricchezza del paese?

Ma ella s'è beata e ciò non ode,

perchè il placido esercizio a buon mercato è la più sicura, la più fida, la più comoda delle sue ricchezze.

Ciò appare anche più grave per le linee locali da costruirsi, le quali, come linee destinate a brevi percorsi, hanno bisogno, per non esser vinte dagli altri mezzi di trasporto, di condizioni speciali di frequenza di treni e di tenue prezzo; mentre la strada di ferro, se rende il trasporto più caro ed incomodo che coi mezzi ordinari, non ha più una ragione di essere e riesce una vera delusione.

Ora, nulla vi ha che sia più in opposizione con queste necessità, nelle quali consiste la sola salute delle linee secondarie, che quell'esercizio *lemme*, *lemme*, delle due coppie di treni che per tali linee è stabilito dalle convenzioni, esercizio il quale farà sì che vetturali e quadrupedi trionferanno della folgorante locomotiva. (Bene! *a sinistra*).

Esercizio privato, vero e proprio, ed esercizio governativo procurerebbero, l'uno e l'altro, metodi di esercizio atti

a vincere le concorrenze ed ottenere lavoro e prodotto. Ma le convenzioni, colle due coppie di treni profumatamente pagati, creano un interesse contrario al movimento ed al lavoro di queste linee ed al servizio del pubblico.

E notisi che le vantaggiose condizioni per queste linee doveano tanto più imporsi alle Società, in quanto che è per esse principalmente, che, come le grandi arterie fluviali pe' molti affluenti, vedono arricchirsi le linee maggiori.

A dimostrare il mio assunto volevo svolgere un altro ordine di considerazioni, ma non farò che accennarlo: accennare, cioè, che nemmeno in capitale nulla espongono del proprio queste singolari Società, le quali, per quanto Società di banchieri, il Governo ha dovuto pecuniariamente plasmare, mentre dallo Stato soltanto esse ricevono lo *spiraculum vitae*. Le grandi Società concessionarie, in altri paesi ed anche presso di noi, posero ed esposero per la costruzione delle ferrovie, non milioni, ma miliardi. Nelle Società, di cui ora si tratta, abbiamo de' grandi nomi bancarii, ma tutt'altro che de' grossi capitali; esse non hanno quindi i titoli di legittimità, i vantaggi finanziarii delle Società che vivono di sangue proprio, di vita propria, robusta e legittima. Per le nuove costruzioni, del pari, le obbligazioni le garantisce, anzi le paga il Governo, non trattandosi, da parte dello Stato, di garanzia e nemmeno di coobbligazione, ma di obbligazione principale, sicchè lo Stato è il vero debitore. Perciò non soltanto non portano danaro, ma nemmeno credito portano le vostre Società, disponendo invece del credito dello Stato; e non occorrerebbe di certo essere oligarchi della Banca e della Borsa, per mettere insieme somme anche assai più cospicue in tali condizioni. (*Bravo! Benissimo!*)

È, in altri termini, il danaro e il credito dello Stato che a tutto sopperisce; sicchè, per qualunque verso si guardi la cosa, parmi sia irrisorio parlare di vero e proprio esercizio privato.

Curioso esercizio privato, che poi si sospende per dar luogo all'esercizio fatto dalle stesse Società per conto gover-

nativo nel giorno in cui vi hanno eventualità di perdita, come in caso di guerra.

PRESIDENTE. Onorevole Zanardelli, la richiamo per la terza volta al fatto personale. (*Rumori a sinistra*). Non c'è nessuno, nè nessun rumore che possa impedirmi di fare il mio dovere! (*Bene!*)

Onorevole Zanardelli, se ella voleva parlare in merito, doveva iscriversi nella discussione generale. Ella non si è inscritto e non ha presentato nessun ordine del giorno, quindi non ha diritto di parlare che per un fatto personale. La prego dunque di limitarsi a questo. (*Rumori a sinistra*). Io mi trovo nella dolorosa necessità di compiere il mio dovere. Se si vuole che il regolamento valga per gli uni e per gli altri no, non possiamo andare avanti. Onorevole Zanardelli, ella così antico ed esperto parlamentare, deve comprendere che io non posso fare altrimenti.

ZANARDELLI. Ebbene, dirò soltanto e di fretta non essere questo un tipo di esercizio privato; non potè dissimularlo a sè stessa quella Commissione d'inchiesta, della quale fu infaticabile e benemerito relatore l'onorevole Genala.

Essa, perchè tenera al pari di me del libero esercizio privato, intravide che all'esercizio privato, attuato in questa guisa, avrebbe dovuto applicarsi il *desinit in piscem mulier formosa superne.*

Dichiarò quindi che avrebbe preferito le vere e proprie *Concessioni*, ma soggiunse d'arretrarsi innanzi a questo concetto per le difficoltà pratiche di trovare Società concessionarie.

Ma, ove pure queste difficoltà pratiche fossero insormontabili, non poteasi almeno mantenere quell'unica Società concessionaria ch'eravi ancora in Italia, e invece che sopprimerla in questa qualità, completarne la rete, ma sempre serbandole il carattere primitivo?

Invece è toccato proprio al mio onorevole amico Genala, così entusiasta adoratore dell'esercizio privato, di proporre di spegnere quella sola Società, che applica il vero esercizio

privato in Italia, e che, come Società concessionaria, verrebbe a cessare, avendo essa consentito a fare da Esaù, a vendere il primato per la minestra (*Ilarità*), ad avere cioè in beneficii materiali quanto ad essa togliesi in libertà e autonomia.

A noi propugnatori dell'esercizio privato riesce di certo amarissimo che si battezzi di questo nome un anomalo esercizio governativo, un esercizio governativo di seconda mano.

L'onorevole Minghetti disse ieri ch'egli ha piacere che facciasi questo esperimento di esercizio privato; ed essendo egli favorevole all'esercizio governativo, io assai facilmente gli credo.

Se infatti si potesse far largo la credenza che un esercizio privato, per effetto di queste convenzioni, venga ora a sorgere in Italia, io temo che il sistema da noi preferito verrebbe ad essere grandemente pregiudicato e screditato, e ne trarrebbero argomento d'osanna i propugnatori dell'esercizio governativo.

Ma, come essi andarono sempre sostenendo non essere un vero e proprio esercizio di Stato quello di cui si fece esperimento fra noi in questi ultimi anni, così noi non ammetteremo questo, che vuolsi introdurre, siccome un serio esperimento d'esercizio privato.

Ma, ove anche tutto quanto dissi fin qui non fosse vero in modo inconcusso, ove anche si potesse ammettere che le presenti convenzioni applichino un vero esercizio privato, ne verrebbe davvero che l'articolo 4° della legge del 1876 debba in qualsiasi modo condurre coloro, che quell'articolo proposero o votarono, ad accettare le convenzioni? Non ho che a riportarmi alle discussioni di quel tempo per avere la prova precisa del contrario, mentre allora nessuno di quelli che lo sostennero voleva renderlo suscettibile di tali conseguenze.

Infatti l'onorevole Peruzzi nel 1876, in modo non meno fervido di me e di me certo più eloquente, sostenne l'esercizio privato. Ma l'onorevole Peruzzi a que' deputati, i quali, come l'onorevole Luzzatti e l'onorevole Minghetti, oppugna-

rono l'articolo 4° dicendo che per tal modo ci legavamo le mani, esponendoci a dover conchiudere necessariamente pessimi contratti, rispondeva che tale argomento non aveva valore; perchè, se il Governo, in adempimento dell'articolo 4°, fosse venuto a proporre alla Camera contratti troppo onerosi, egli stesso sarebbe stato il primo a combatterli ed a respingerli, preferendo in tal caso, per quanto a malincuore, l'esercizio governativo.

Or bene, anch'io ed i miei amici ci troviamo oggi in questo caso. Non soltanto da questo lato della Camera, ma anche dal lato opposto, gli uomini più autorevoli e più competenti in argomento, come l'onorevole Spaventa e l'onorevole Gabelli, vi manifestarono con profondo convincimento come e perchè reputino le convenzioni un contratto leonino, un contrato lesivo, tanto degli interessi dell' erario, quanto di quelli del pubblico.

Per parte mia, ho anche un altro mezzo assai facile di sciogliermi da qualunque sospetto di contradizione.

E invero, ove anche non vogliasi ammettere ciò che ieri sera affermò l'onorevole Crispi, essere, cioè, le presenti convenzioni una edizione peggiorata di quelle del 1877 (1), ricordo che nella Commissione gli stessi nostri colleghi della maggioranza ammettevano che le presenti convenzioni, se non più sfavorevoli, non sono certo più favorevoli allo Stato di quelle del 1877.

Ciò posto, voi comprenderete che, se per non accettare, come ministro dei lavori pubblici, quelle convenzioni, volli uscire dal Ministero, *a fortiori* non posso nè debbo accettare queste, ora che ho piena libertà d'azione e non sono stretto da vincoli che rincresce sempre spezzare.

(1) Allude alle convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali e concessione dell'esercizio delle ferrovie continentali a due Società private, che Zanardelli, quale ministro dei lavori pubblici, non volle firmare e furono sottoscritte dall'onorevole Depretis quale ministro delle finanze e *interim* dei lavori pubblici, e che poi presentò alla Camera il 22 novembre 1877, ove non furono riferite.

Ma io credo che, come da me, queste convenzioni sarebbero respinte da una grande maggioranza dei nostri colleghi, e che anzi, come quelle del 1877, non sarebbero neppure giunte all'onore della pubblica discussione in questa Camera, se non fosse la questione politica, di cui ha ieri parlato l'onorevole Minghetti.

Ora io capisco che vi possano essere argomenti (quelli che siedono in Parlamento da lunghi anni ricorderanno l'acquisto della casa Pollone), nei quali molte ripugnanze si vincono col porre la questione di Gabinetto.

Ma a me sembra che in una riforma così vasta, com'è la presente, e che impegna per lungo tempo le sorti economiche del paese, torni impossibile la dedizione delle parti politiche, il sacrifizio delle proprie opinioni.

Sono due anni, disse l'onorevole Minghetti, che lavoriamo a costituire la presente maggioranza. (*Interruzioni*).

Presidente. Ma tutto questo non è fatto personale!

Voci a sinistra. E l'onorevole Minghetti!

Presidente. All'onorevole Minghetti ho fatto le medesime osservazioni, che fo ora all'onorevole Zanardelli. Non è una discussione che possa aprirsi fra l'onorevole Zanardelli e l'onorevole Minghetti. Ella, onorevole Zanardelli, deve limitarsi al suo fatto personale e non altro.

Zanardelli. Due sole parole. Diceva dunque l'onorevole Minghetti: sono due anni, che lavoriamo a costituire la presente maggioranza, ed ora, invece che porre il coronamento dell'edificio, dovremmo demolirlo e distruggerlo?

A coloro, cui sembra non aggradisca ch'io entri in quest'ordine di considerazioni, osservo che sono perfettamente nel fatto personale dimostrando che non si voterà già, come vuolsi dare ad intendere, per amore dell'articolo quarto... (*Rumori e interruzioni*).

Presidente. Facciano silenzio!

Zanardelli. La causa adunque riconosciuta dall'onorevole Minghetti, per la quale prevarranno le convenzioni, consiste nella dissoluzione di partiti, nella confusione che in essi è

avvenuta, in quello spostamento della base di Governo, per cui il Ministero, che un tempo aveva su quei banchi (*Additando i banchi della destra*) i propri avversari, ha oggi colà i propri amici. (Bravo! *a sinistra*). Ebbene: di questa dissoluzione, di questa confusione di questo spostamento quando io cerco la causa, desideroso di non imputare a colpa di uomini quanto vorrei attribuire a fatale necessità di cose, rammento quello che scrive uno dei più eminenti storici inglesi, il Macaulay, intorno ai periodi che succedono alle grandi rivoluzioni.

Egli dichiara inevitabile la confusione, la fiacchezza, lo scetticismo, come vide avvenire nel suo paese dopo la morte di Cromwell. I naturalisti, egli scrive, c'insegnano che il calore produce la rarefazione dell'aria, e che la rarefazione dell'aria produce il freddo. Così l'entusiasmo produce le rivoluzioni, e le rivoluzioni producono periodi di indolenza, di apatia, di egoismo in cui spengonsi gli entusiasmi, la fede nelle idee, il culto di quelle virtù, cui faceva fervido appello l'onorevole Luzzatti, nel chiudere il suo splendido discorso.

A che pro votare per l'esercizio governativo, disse infine l'onorevole Minghetti, dacchè esso non sarebbe dalla maggioranza accettato?

Ebbene, noi invece, qualunque sia la maggioranza, ci onoreremo sempre di resistere ad ogni costo a questo fatale andare, ci onoreremo di essere minoranza contro le convenzioni (*Benissimo!*); ci onoreremo più ancora, se è possibile, di essere minoranza contro quel faticoso parto biennale, di cui ieri ha parlato l'onorevole Minghetti (*Bravo!*) e, se grande anche sarà la maggioranza che ci vincerà, ci conforteremo ripetendo le parole scritturali: *Hi in curribus, hi in equis, nos autem in spiritu domini invocabimus*; il che, tradotto in volgare, significa: altri abbia fede nei grossi carri, altri abbia fede nelle grosse maggioranze, noi abbiamo fede nello spirito del Signore, e, sia che si parteggi per l'esercizio privato, sia che si parteggi per l'esercizio governativo, lo spirito del Signore, spirito di giustizia, di eguaglianza, di libertà, di vita, di gran-

dezza, di gloria, non è certamente colle convenzioni. (*Bravo! Bene! — Vivissimi e prolungati applausi a sinistra — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

La Camera respinse, con 252 no, 170 sì, 10 astenutisi, l'ordine del giorno Baccarini per sospendere l'esame del disegno di legge e rinviarlo al Governo perchè lo metta in armonia all'articolo 6 della legge 6 luglio 1878 sull'inchiesta per l'esercizio delle strade ferrate del Regno e sull'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia. Respinse pure (85 sì, 247 no, 14 astenutisi) l'ordine del giorno Luzzatti per invitare il Governo a presentare provvedimenti per lo stabile ordinamento dell'esercizio di Stato nelle ferrovie e approvò (237 sì, 188 no, 4 astenutisi) l'ordine del giorno della Commissione: « La Camera, in conformità al principio sancito dall'articolo 4 della legge 29 giugno 1876, passa alla discussione degli articoli ».

Tornata del 7 febbraio 1885.

Durante la discussione delle Convenzioni ferroviarie, la Commissione proponeva, tenendo conto dei vari emendamenti presentati, che per le provviste del materiale fisso e mobile debba preferirsi a parità di condizioni l'industria nazionale. Le condizioni s'intendono pari quando il prezzo del materiale nazionale non ecceda l'offerta dell'industria estera aumentata del 5 per cento e delle spese di dogana e di trasporto al luogo della consegna. Parlarono Favale, Roux, Baccarini e Seismit-Doda lamentando l'insufficiente protezione dell'industria nazionale. L'onorevole Prinetti invece riconosceva che l'industria nazionale sarebbe sufficientemente protetta e dichiarava che l'inferiorità in cui si trova l'industria nazionale non è per il prezzo della mano d'opera, non nell'attitudine a risolvere problemi industriali, ma nell'impianto. L'onorevole Zanardelli così dichiarava:

Io ho chiesto facoltà di parlare durante il discorso dell'onorevole Prinetti, poichè mi sembra che, quando dimostrava quello che manca alla nostra industria nazionale, con quella dimostrazione egli abbia inflitto la maggiore condanna alla proposta del Ministero ed all'emendamento della Commissione, abbia recato il più categorico appoggio all'emendamento del mio amico Baccarini.

Io assicuro l'onorevole Genala che io non dubito punto delle sue intenzioni; ho anzi piena fede che queste intenzioni siano pienamente favorevoli ai grandi interessi dell'industria nazionale, che può tanto giovarsi delle somministrazioni di quell'immenso materiale, di cui le strade ferrate hanno bisogno.

Ma in pari tempo sono convinto che, date le disposizioni dell'articolo 21, di prima, seconda o terza edizione, e date

pure queste buone intenzioni, sia proprio più che mai il caso di ricordare il proverbio, secondo il quale di buone intenzioni tutto è lastricato l'inferno.

Nè credo che il lastricato dell'inferno possa migliorare per il famoso emendamento, che è il parto della montagna, vale a dire per la nuova formula che ci viene ora portata innanzi dalla Commissione.

Io anzi vi dichiaro che mi sento in questa materia ancora più assoluto dell'onorevole mio amico Baccarini. E invero, nel suo emendamento, sebbene io non voglia farne formale proposta, sarei proclive a cancellare le parole con cui finisce il primo periodo. Mi limiterei a dire: « Per le provviste di ogni genere, occorrenti all'esercizio, il concessionario dovrà valersi dell'industria nazionale », omettendo le altre parole: « ogni volta che le provviste siano fatte a carico del fondo di riserva, della Cassa patrimoniale e delle costruzioni di nuove linee ». Imperocchè, e ne dirò i motivi più tardi, non vedo perchè una condizione diversa debba esser fatta alle provviste che si fanno per conto della società, in confronto delle provviste che si fanno per conto del Governo.

Vi è anche una ragione estrinseca, se volete, ma assai perentoria e che fu già accennata, parmi, dall'onorevole Baccarini, la quale mi muove a fermarmi alle parole che ho indicate. In fine dei conti, la proposta dell'onorevole Baccarini, fermandoci a quelle parole, riproduce la originaria proposta ministeriale del progetto Baccarini (1), progetto che parte quindi e dall'onorevole presidente del Consiglio e dall'onorevole ministro delle finanze, e dall'onorevole Mancini, come essa partiva dall'onorevole Baccarini e da me. Confesso che io non aveva allora guardato molto al capitolato per l'affitto delle strade ferrate; ma, essendo io vivamente sollecito dell'avvenire dell'industria nazionale, di questo articolo mi ero occupato, e mi rammento che nel Ministero eravamo tutti d'accordo circa l'articolo, del quale si tratta, che, come dissi, è un articolo in origine ministeriale.

(1) Progetto 18 gennaio 1883, ritirato il 5 maggio 1884.

Ora, siccome io son lungi dal credere che possa essere stato l'onorevole mio amico Genala, ch'io reputo sollecito quanto eravamo noi del Ministero precedente per l'industria nazionale, quegli che fece cambiare l'articolo; così è ovvia la conseguenza che il Governo, anche dopo, abbia mantenuto l'articolo nostro, ma ch'esso non sia stato accettato dagli amministratori delle società, le quali erano estranee al nostro disegno di legge, che avevamo proposto alla Camera unilateralmente come tipo normale.

Quindi, se la Camera ripristinasse questo articolo, farebbe, in fine dei conti, atto di ministerialismo, (*Si ride*) e sarebbe questa una rivendicazione del pensiero del Governo contro le inesplicabili resistenze delle società. (Benissimo! *a sinistra*).

Nè alleghi a circostanza attenuante l'onorevole Prinetti, essere più efficace l'emendamento della Commissione, perchè nell'emendamento Baccarini parlasi di casi eccezionali, i quali, non essendo definiti, potrebbero dar luogo a questioni.

Io non vedo come l'onorevole Prinetti possa giustificarsi in questo modo, mentre l'articolo, quale leggesi nell'emendamento Baccarini, così si esprime tassativamente ed imperativamente:

« Per le provviste di ogni genere il concessionario dovrà valersi dell'industria nazionale ». È vero che dopo verrebbero, nell'emendamento medesimo, le parole citate dall'onorevole Prinetti: « In soli casi eccezionali potrà ricorrersi all'industria estera »; ma l'onorevole Prinetti non ha letto tutto; non ha letto « previo assenso del Governo ». Dunque bisogna che il Governo assenta, perchè sia possibile che l'amministratore delle società si rivolga all'industria straniera; non sono quindi possibili scappatoie nè controversie, perchè le società devono accettare il giudizio, l'apprezzamento del Governo; e per ciò l'onorevole Prinetti non può allegare attenuante che tenga, come si è sforzato di fare, per votare contro l'emendamento dell'onorevole Baccarini.

Ma, venendo ora al valore intrinseco della disposizione che stiamo discutendo, io sostengo, e mi sarà facile dimostrare,

che l'articolo 21, colla sua formula che stabilisce la prelazione a favore dell'industria nazionale, sulla base della differenza del prezzo, di un tanto per cento, 5, 8, 10 poco monta, è un articolo in pratica affatto inefficace.

Il dare la preferenza all'industria in ragione del tanto per cento, è in alcuni casi far troppo, in altri far poco o nulla.

Voi potete benissimo avere un'industria, la quale per difetto d'impianto (adopero la frase dell'onorevole Prinetti), per difetto di capitali, per difetto di commissioni ampie, sicure, permanenti, continue, non possa nei primi momenti lottare, nemmeno col 20 per cento di beneficio, cogli opifici stranieri vecchi, ricchi, potenti, giganteschi, che hanno continuità di commissioni copiose.

Ma, se voi pure, se le vostre società hanno o favoriscono l'impianto, dànno i capitali, assicurano le commissioni per una serie di anni su ampia scala, riguardo a quei prodotti in ispecie, pei quali abbiamo gli elementi naturali di vita e di avvenire in paese, poichè noi siamo lungi dall'essere protezionisti, non volendo piantare industrie che non abbiano condizioni naturali e normali di florida esistenza nel nostro paese, se così procederete, io diceva, in tal caso, dopo pochi anni, potete star certi che non il 20 o il 10 per cento, ma sarà esuberante anche il 5, che voi volete accordare.

La via dunque da tenersi è quella tenuta anche nelle leggi che vi ha ricordato l'onorevole Baccarini, nelle leggi che abbiamo fatto a gara un po' tutti a beneficio della industria nazionale, dicendo in modo assoluto che quanto in casa può fabbricarsi si fabbrichi in casa.

Per prendere la più antica di queste leggi, la legge del 1862, essa ha stabilito che la società delle meridionali dovesse fondare in Napoli un grande stabilimento, nel quale costruire tutto il materiale necessario alle proprie strade ferrate. Era cosa semplice, netta, precisa, recisa, assoluta.

Questa, ripeto, e non altra è la via da tenere ed applicare ad ogni genere di prodotti. Io parlerò, ad esempio, dei prodotti delle manifatture che conosco più davvicino.

Il sol nome di *strade ferrate* basta a dimostrare quanto esse costituiscano una industria, che del ferro specialmente ha bisogno. Ora le valli lombarde producono un minerale di ferro che gareggia per qualità perfetta col ferro svedese. Io vorrei rammentare all'onorevole Presidente del Consiglio, se fosse presente, una escursione statistico-industriale che facemmo insieme. Saranno forse 24 anni che, recatomi con lui e col compianto generale Bixio all'isola d'Elba, un esperto tecnico francese, che è, od era almeno in quel tempo, direttore a Rio di quella miniera ci diceva: « Qui abbiamo, è vero, dell'ottimo ferro; ma non c'è confronto col ferro delle vostre valli, col quale può solo competere il ferro di Svezia ».

E l'onorevole mio amico Brin, a cui devo rendere giustizia poichè egli ha saputo, forse primo, aiutare l'industria siderurgica nelle nostre valli, l'onorevole Brin vi parlò anche ieri della bontà dei prodotti, ai quali io accenno.

Per ciò non si capisce come da quelle officine non debbano essere in generale somministrati gli innumerevoli utensili di ogni genere in ferro fino ed acciaio, di cui hanno d'uopo le strade di ferro.

Ivi infatti, come dicevo, è perfetta la qualità della materia prima, di cui il Brocchi ha parlato, fin dal principio del secolo, nella sua reputatissima opera *Le miniere del dipartimento del Mella*. Ma ivi inoltre abbiamo la mano d'opera non solo abile ed esperta, ma ad un buon mercato eccezionale. Il buon mercato della mano d'opera italiana può dirsi oramai, più che proverbiale, eccezionale; tanto che ieri ed oggi leggevamo nei giornali, che nella stessa Ungheria vi fu una specie di ribellione contro gli operai italiani, perchè si contentano di troppo tenue mercede, e sollevazioni e proteste analoghe sono avvenute gli anni scorsi in Francia, sicchè i nostri operai si volevano quasi scacciare; ed è per ciò stranissimo che solo presso di noi non si approfitti di questa eccezionale condizione nostra, vale a dire di operai così frugali, così operosi, così virtuosi, così pieni d'abnegazione, che sono persino oggetto di animadversione, perchè di troppo poco essi si accontentano.

Abbiamo adunque perfetta la materia prima, ottima e invidiabile la maestranza. E che cosa quindi ci manca? Ci manca quello che testè disse l'onorevole Prinetti, il quale, dopo aver ciò proclamato, conchiuse poi col dichiarare che avrebbe votato quel bell'articolo della Commissione. (*Si ride*) Ci manca l'impianto, ci manca la sicurezza delle commissioni. Ed è questo che noi vi chiediamo ci diate, coll'assicurare le commissioni medesime, col far sì che questo materiale, di cui ho parlato, venga prodotto nei luoghi dove vi sono tutti gli elementi per produrlo in modo soddisfacente.

Dateci adunque questo, dateci quello che chiedemmo giorni sono anche per Pietrarsa. Stabilite che i prodotti in ferro vi si debbano fabbricare, senza parlare di un tanto per cento, come per Pietrarsa non ne abbiamo parlato, come non se ne è parlato nelle precedenti leggi.

Il tanto per cento, come condizione di preferenza, senza le commissioni, senza gli stabilimenti, vi dirò, per non dirvi la parola nuda e cruda e quasi impertinente di canzonatura, vi dirò più cortesemente che sarebbe un circolo vizioso.

Che cosa giova infatti il vostro articolo? Si è parlato continuamente di locomotive. Ebbene, prendiamo ad esempio le locomotive. Come volete che faccia alcuno ad impiantare un'officina di locomotive nel nostro Stato, quando può dubitare e temere che, per la differenza dell'uno o del mezzo per cento, non abbia ad avere punte commissioni? E, se per ciò la fabbrica delle locomotive non s'impianta, che cosa mai significa il vostro articolo del tanto per cento, quando si è certi che nessuno in Italia si presenterà ad offrire di costruire locomotive, perchè mancano di stabilimenti, che potrebbero concorrere a disputarle a qualsiasi condizione all'industria straniera? Per ciò vedete che è già molto, se, a proposito del vostro articolo, del vostro emendamento, non adopero la parola canzonatura, ma mi limito a chiamare tutto questo un circolo vizioso.

Coloro, del resto, cui pare troppo grave ciò che noi domandiamo per l'industria nazionale, dovrebbero almeno guardar quello che fanno allo stesso scopo le estere nazioni.

Così, ad esempio, le società francesi peri prodotti concernenti l'industria del ferro potrebbero provvedersi più a buon prezzo in Inghilterra e nel Belgio; ma non c'è pericolo che ci pensino nemmeno.

Nelle compagnie francesi si è soltanto dibattuta una questione, che è trattata anche dal Jacqmin, il quale è od era direttore di una delle grandi società ferroviarie di quel paese, la compagnia dell'Est, nelle sue lezioni sull'esercizio delle strade ferrate; la questione, cioè, che consiste nell'esaminare se le società ferroviarie debbano costruire il materiale in officine proprie, o valersi della industria ordinaria. Ed il Jacqmin si pronunzia per questo secondo sistema di commissioni durevoli, permanenti, ma, ben inteso, date in Francia, e dice che con questo sistema delle commissioni permanenti si ottiene anche il vantaggio d'una produzione sorvegliata, in quegli stabilimenti, da agenti speciali delle società stabilmente incaricati. E così avrete anche la garanzia di una buona produzione, e non continuerebbe lo sconcio, cui si è troppo sovente assistito, di una severità inflessibile nei collaudi e per il ricevimento dei prodotti nazionali, mentre ogni scarto ricevevasi alla buona di Dio, quando trattavasi di prodotti che venissero dall'estero! (*Bene!*)

L'onorevole Demaria l'altro giorno abbondava tanto nel senso di un efficace aiuto all' industria italiana, da indursi a dire: io vorrei che obbligaste le società a fabbricare in paese, anche se doveste loro accordare un'indennità. Ma che indennità? Se le società avessero per la vita, la prosperità, il progresso, la dignità della patria un po' d' intelletto d'amore, non si dovrebbe parlare, non dico di indennità, ma nemmeno di qualunque articolo 21, d'una disposizione di legge, per ottenere che le commissioni si diano in paese, come vedemmo non averne bisogno le società francesi. Sarà dello *chauvinisme*, se volete, ma di questo *chauvinisme*, di questo spirito, di questo sentimento di cittadini, di patriotti, io vorrei che fossero animate tutte le amministrazioni delle Società, e più vorrei che fossero animati tutti i rappresentanti della nazione. (*Bravo! Bene!*)

L'amministrazione dell'Alta Italia, invero, un certo numero di commissioni di prodotti in ferro alle nostre officine ha dato anche in addietro. Ma per la proposta ripartizione della rete ferroviaria italiana, ripartizione che, sia detto fra parentesi, sarebbe argomento per me sufficiente per indurmi a votare contro le convenzioni, per la proposta ripartizione delle reti, in forza della quale l'Alta Italia è spezzata in due monconi, la Lombardia spezzata in due moncherini, la Lombardia orientale è attribuita alla società delle strade ferrate meridionali.

Da ciò che ne viene? Che la società, la quale sarebbe sui luoghi e maggiormente quindi sarebbe chiamata ad ivi dare lavoro, è quella società che qui tutti vi dissero, e che anche oggi l'onorevole Baccarini, colle cifre alla mano, vi mostrò, così ostile all'industria nazionale o per lo meno così restìa a valersi di essa.

Vedete, dunque, quanto più dobbiamo essere spinti a circondarci d'ogni garanzia.

All'onorevole Genala dovrebbe sorridere, come un alto compiacimento, come una nobile ambizione, il pensiero di dar nuova vita alle nazionali officine, ed anche in quelle valli, cui alludo, nelle quali è colpa degli uomini non si secondi l'opera della natura, valli che pur sono sue, poichè ad esse dovrebbero attrarlo le memorie de' giorni in cui vi cimentò la vita per l'indipendenza nazionale.

Ebbene; ritenga che, se questo pensiero gli sorride, deve abbandonare l'empiastro dell'articolo 21. (*Ilarità*). E tutti gli emendamenti e sub-emendamenti della Commissione per conseguenza non sono essi pure che analoghi empiastri, i quali, lungi dal rimediare il male, quasi lo aggravano facendo credere che qualche cosa di efficace per mezzo di essi si faccia, mentre lasciano il tempo che trovano, per cui sono fecondi soltanto di ingenue illusioni.

Quindi, se proprio è la sollecitudine delle patrie industrie, se è l'affetto sincero per esse, che mosse a parlare gli autori degli emendamenti, non si accontentino di rimedi anodini se non delusorii od irrisorii, ma facciano sì che al pensiero sollecito

risponda l'opera efficace, e tornino all'antico, rinnovino con noi le disposizioni delle provvide leggi precedenti, sostituendole a quella dettata nelle presenti convenzioni.

Si convinca infine la Camera che a questa grave questione è più che mai applicabile l'antico motto *fit via vi*. Se la Camera non sa farsi strada colla forza, con una dolce violenza, dolce perchè credo l'onorevole Genala esso pure assai tenero dell'industria nazionale, se non sa farsi strada, ripeto, con questa violenza, armando, proteggendo il Ministero di fronte alle società, io non so in qual altro caso oserà di esercitare la sua autorità. Ed aggiungerò pure che il Ministero non gliene sarà grato neppure. Volete voi che il Ministero venga a dirvi di abbandonare l'articolo che ha stipulato? Ma volete non ami il Ministero che le società siano poste in mora di accettare e di rompere tutto in odio al lavoro nazionale?

Io non avrei altro da dire, ma, compendiando alcune osservazioni opportunamente fatte in principio di questa tornata dall'onorevole mio amico Baccarini, soggiungo che, se la Camera non sa compiere quest'atto virile, io non vedo davvero a quale ufficio sia essa serbata, non vedo che cosa possano attendere o sperare da essa le classi lavoratrici, che devono essere in cima ai nostri pensieri. (*Vivisime approvazioni a sinistra*).

In conformità di questo discorso l'onorevole Baccarini si associò all'onorevole Zanardelli nel proporre l'articolo sostitutivo: « Per le provviste di ogni genere occorrenti all'esercizio, il concessionario dovrà valersi dell'industria nazionale. In soli casi eccezionali potrà ricorrersi all'industria estera, previo assenso del Governo ». Respinto per appello nominale con 188 no, 127 sì, fu approvato l'articolo della Commissione.

Tornata del 19 febbraio 1885.

All'Allegato contenente le tariffe speciali comuni a prezzo differenziale secondo le distanze con e senza vincolo di peso ed a responsabilità limitata, giusta l'articolo 416 del Codice di commercio, l'onorevole Bonacci proponeva di sopprimere le ultime parole « ed a responsabilità limitata, ecc. ». Dopo la risposta del relatore Barazzuoli, che invocava anche l'autorità dell'onorevole Zanardelli quale uno dei firmatari del Codice di commercio, questi soggiunse:

Io devo proprio fare in questo momento quello ch'era più lungi da' miei pensieri, cioè parlare alla Camera. Ma ormai in questa discussione ci hanno avvezzato ad un sistema curioso. Non si sa mai quando una discussione venga all'ordine del giorno, tante sospensioni di articoli e trasposizioni si verificano da un istante all'altro.

Così ora, chi mai poteva credere che si dovesse passare all'allegato *E* della convenzione, alle tariffe differenziali, quando vi era prima nientemeno che tutta la materia delle classificazioni e dei prezzi delle tariffe *generali?* Io era quindi lontanissimo dal supporre che oggi si dovesse parlare dell'articolo 416 del Codice di commercio.

Ciò volli premettere per mostrare che parlo proprio per imperiosa necessità, perchè, cioè, *hinc inde* si fece appello alla mia opinione, alla Relazione che, come ministro di giustizia, ho dovuto presentare sul nuovo Codice di commercio; ragione, per cui, se tacessi, io incorrerei davvero nella eventuale applicazione delle nuove norme di responsabilità pei trasporti ferroviarii, le quali il Ministero non si è peritato di

sottoscrivere e presentarci, in quella che l'onorevole mio amico Bonacci ha testè chiamato la complicità del silenzio.

Ciò volli premettere altresì per mostrarvi come parli affatto impreparato, sicchè dovrà essere il mio dire non solo disordinato, incomposto, ma incompleto e privo di quelle maggiori dimostrazioni che, se così improvvisa non fosse capitata questa discussione, vi avrei potuto dare.

Entrando nell'argomento, comincio col dire, pure pregando l'onorevole relatore della Commissione di perdonarmi se l'ho poco cortesemente interrotto, che non potei a meno di abbandonarmi a quella interruzione, allorquando esso relatore, alzando nelle sue mani questo grosso volume, lo asseriva accettato da me.

Ora, il volume è opera di un tempo assai posteriore a quello in cui io faceva parte del Ministero, non solo, ma, dato anche che uno schema di massima sia stato presentato nei giorni in cui io appartenni ad una delle precedenti Amministrazioni, sono indubitabili due cose, che tolgono ogni importanza all'argomento dell'onorevole Barazzuoli, in quanto mi vuol fare partecipe e solidale degli accusati strappi al Codice di commercio.

Imperocchè, in primo luogo, le precedenti proposte, alle quali vuolsi alludere, costituivano niente altro che disegni preliminari abbandonati alle deliberazioni della Camera e che non legavano in alcun modo il Governo con alcuno, poichè non vi erano di mezzo contraenti e contratti.

In secondo luogo, specialmente trattandosi di schema preliminare, io domando all'onorevole relatore della Commissione, se egli creda proprio in buona fede che io dovessi e potessi leggere, malgrado tutto ciò che aveva a fare come ministro di grazia e giustizia, perfino negli ultimi particolari i disegni di legge de' miei colleghi. Come certamente i miei colleghi non avranno, per esempio, letto ed esaminato i mille articoli all'incirca del Codice di commercio da me presentato alla sanzione sovrana, così non dovevo nè potevo io esaminare in ogni lor parte tutti i disegni di legge de' miei colleghi del Ministero.

Posso adunque, senza esitazione, appellarmi a quanti seggono in questo ricinto ed hanno appartenuto ai vari Gabinetti che si succedettero, domandando loro se uno solo ve n'abbia che potesse credere di venir meno al proprio dovere facendo quello che ho fatto io, tralasciando, cioè, di leggere quelle migliaia di carte che costituiscono i capitolati ferroviari e relativi allegati.

In altri termini, pur avendo la coscienza di aver posto nell'esercizio del mio ufficio tutta quella operosità di cui procurava non essere dimentico, credo che ognuno riconoscerà abbastanza naturale ch'io abbia ignorato le disposizioni di un allegato del capitolato ferroviario, del quale precisamente si tratta.

Non si può dunque trarre dai fatti addotti dall'onorevole relatore della Commissione alcun argomento di mia adesione, anche implicita, alle disposizioni, che ora combatto con tutta la forza dell'animo mio.

A questo proposito io vi confesso che, se c'è un momento nel quale mi dolga di dovere, per profondi convincimenti, appartenere alla Opposizione, questo momento è il presente; poichè, per questo fatto solo, alcuni dei miei colleghi possono pensare, che, sostenendo io essere colle disposizioni in discussione violato in modo aperto e flagrante il Codice di commercio, sia mosso per avventura da spirito di parte, da studio ed ardore di opposizione. Io vorrei dunque poter appartenere alle file ministeriali per avere autorità ed efficacia nel pregare il Ministero di non insistere nella proposta di disposizioni per ogni aspetto funeste.

È triste, triste quello che oggi si vede e si fa. Si compirono da manipoli di preclari giureconsunti studii faticosi, essi si prolungarono per oltre dodici anni, affine di darci, frutto di questi studii e di queste meditazioni, il Codice di commercio promulgato or sono due anni. Fra le parti di questo Codice peculiarissima attenzione ebbe la materia, che concerne il contratto di trasporto. Si è ottenuta la confezione di un lavoro di codificazione lodato grandemente in Italia ed

all'estero; ed ora, poco tempo dopo, dobbiamo proprio, come niente fosse, mediante contratti leonini, vincolanti l'opera legislativa che dovrebbe essere inalienabile, lacerare questo Codice, approvando disposizioni, le quali assolutamente lo sovvertono e distruggono?

Io vi posso dire senza ombra di immodestia, ve lo posso dire perchè nel Codice dovetti aver mano, che, ove su tutti i banchi di questa Camera potesse essere studiata la questione, ove essa potesse essere universalmente conosciuta da voi tutti e da quanti qui si troveranno al momento del voto, in tal caso, ve lo giuro nella mia anima e nella mia coscienza, questa disposizione, che l'onorevole mio amico Bonacci ha proposto di sopprimere, non passerebbe.

Il compianto deputato Piccoli, per accennare ad un uomo che non sedeva sui nostri, ma sugli opposti banchi della Camera, scrisse un volume allo scopo di dimostrare che non dev'esser permesso alle Amministrazioni di strade ferrate di derogare coi loro regolamenti alle disposizioni del Codice di commercio, alle norme del diritto comune; non dev'essere permesso perchè, costituendo le strade ferrate, se non un monopolio di diritto, un monopolio di fatto, quando si deroga dalle parti alle regole del diritto comune, non si può dire che il patto, legge dei contraenti, si sostituisce alla legge; non si può appropriatamente applicare l'adagio, secondo il quale *conventio vincit legem*. Imperocchè quando colui, che deve trasportare in luoghi lontani la propria merce, è costretto di valersi della strada ferrata, perchè sarebbe ironia il dire che possa valersi dei mezzi ordinarii, quando, per conseguenza, volere o non volere, deve passare sotto le forche caudine delle Amministrazioni ferroviarie, manca nella accettazione del patto quella libera volontà, che può rendere soltanto razionale e giusto il predetto adagio *conventio vincit legem*.

Ma quel che più mi cuoce si è, che massimo colpevole di questa manomissione del Codice di commercio potrei essere creduto io stesso, siccome quegli che alle violazioni, di cui trattasi, avrei offerto occasione con un inciso di mia fattura, l'ultimo inciso dell'articolo 416.

Infatti la ragione od il pretesto per applicare ai trasporti eseguiti con tariffe differenziali, non la responsabilità di diritto comune, ma una responsabilità limitata, regolata cioè dagli articoli dell'allegato che si discute, si vuol derivare dalle parole che io, nell'articolo 416 del Codice riveduto, aggiunsi all'articolo 412 del Codice dalla Camera approvato.

L'articolo approvato dalla Camera infatti diceva: « Le stipulazioni che escludano o limitino nei trasporti per strada ferrata le obbligazioni e le responsabilità stabilite negli articoli 392, 393, 394, 400, 402, 403, 404, 405, 407, 408, 411 e 415 sono nulle e di nessun effetto, se anche fossero permesse da regolamenti generali o particolari ». Ed io ci aggiunsi il seguente inciso: « salvo che alla limitazione di responsabilità corrisponda una diminuzione del prezzo di trasporto stabilito nelle tariffe ordinarie, offerta con tariffe speciali ».

Ora questo inciso, appunto, è dato come ragione o pretesto della disposizione, la quale, nei trasporti eseguiti con tariffe differenziali, cancella la responsabilità di diritto comune e sostituisce una responsabilità limitata.

Si pretende infatti che, permettendo l'aggiunta testè menzionata di limitare la responsabilità quando si offra una diminuzione di prezzo con tariffe speciali, ciò si verifichi appunto nel caso in discorso; poichè in esso trattasi, secondo che si afferma, di tariffe speciali, le quali recano una diminuzione di prezzo in confronto delle tariffe generali, che per tal modo confondonsi colle tariffe ordinarie.

Quando vedo adunque che le mie parole servono di motivo a sottrarre la massima parte dei trasporti al diritto comune, sarebbe per me il caso di dire *poenitet me fecisse*; dovrei avere un grande rimorso per avere introdotto quell'inciso.

Ma il mio rimorso cessa, e dacchè parliamo di responsabilità limitata, la mia responsabilità mi sembra non soltanto limitarsi, ma venire meno del tutto, quando penso che anche dove non ho fatto aggiunte, dove non si aveano consimili pretesti da mettere innanzi, non si è avuto ritegno di dero-

gare ad altre disposizioni del Codice di commercio, concernenti il contratto di trasporto.

Acqua passata non macina grano: ma tuttavia lasciate, a sgravio della mia responsabilità, che accenni a qualche esempio, il quale vi dimostri la verità del mio asserto.

L'ultimo capoverso dell'articolo 403 del Codice di commercio dice: « La mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a scusare il ritardo (nell'esecuzione del trasporto) ». Ebbene, nell'articolo 2 dell'allegato *D*, ai *mezzi sufficienti*, furono sostituiti, come niente fosse, i *mezzi disponibili:* non occorre più che le società abbiano mezzi sufficienti di trasporto. Eppure un illustre olandese amicissimo dell' Italia, il quale, dopo aver reso popolari i nostri classici nel suo paese, volle pur rendervi note le nostre leggi e s'affrettò a tradurre in francese e commentare egregiamente il nostro Codice di commercio, il Bohl, nel predetto commento aveva largito specialissimo encomio alla preindicata disposizione ed aveva anzi espresso il desiderio che essa venga scritta in tutti i Codici di commercio delle altre nazioni. E, mentre l'illustre straniero dichiara che essa si dovrebbe scrivere in tutti gli altri Codici di commercio, noi invece l'abbiamo cancellata nel nostro! (*Movimenti*).

Un altro esempio. L'articolo 389 del Codice di commercio ammette la lettera di vettura al portatore. E la disposizione venne riconosciuta sì giusta e provvida, che anche l'onorevole Genala, la cui parte nella Commissione di coordinamento del Codice fu ricordata dall'onorevole Barazzuoli, si oppose alla domanda ch'era stata fatta dalle Amministrazioni delle società di strade ferrate, le quali avevano chiesto che la lettera di vettura fosse nominativa. Ciò risulta dai verbali della Commissione di coordinamento, de' quali potrei darvi lettura. Or bene, dopo ciò vedemmo l'onorevole Genala presentare, secondando i vecchi voleri delle società, le condizioni di trasporto dell'allegato *D*, secondo le quali non si ammette che la lettera di vettura nominativa, contro ciò che l'onorevole Genala aveva sostenuto nella Commissione di coordinamento.

Adesso adunque, contro la formale disposizione del Codice, che in questa parte non lascia luogo ad elastiche interpretazioni, la lettera di vettura al portatore è esclusa. (*Movimenti al banco dei ministri e della Commissione*). Leggano l'articolo 92 dell'allegato *D* e vedranno che esso esclude la lettera di vettura al portatore ed esige la lettera nominativa.

Voci. Fu corretto ieri.

ZANARDELLI. Tanto meglio. Ieri, come sapete, non ero presente. Ne sono ben lieto. Fu un'onorevole ammenda. (*Si ride*). E così vorrei si facesse per la disposizione, di cui oggi si discute, la quale è mille volte più grave.

Ma, a parte la lettera di vettura, abbiamo altri esempi di violazioni del Codice di commercio. Così, mentre l'articolo 414 del medesimo ammette la clausola penale tanto per l'inadempimento quanto per il ritardo alla consegna, se non mi dite che siasi modificato ieri, starebbe che, in forza dell'articolo 93 del preindicato allegato *D* contenente le condizioni dei trasporti, la clausola penale è dichiarata di pien diritto nulla ed inefficace.

E dopo tali deroghe, dopo quelle essenziali e gravissime che dimostrerò, come del resto ha già fatto l'onorevole Bonacci, essere contenute nelle parole gettate là nell'intestazione che stiamo discutendo dell'allegato *E*, od è per cecità od è per amara e crudele ironia che nella relazione della Commissione si legge che « si ebbe a riflettere se non convenisse inserire nella tariffa una apposita clausola, che dichiarasse nulla qualunque deroga al Codice, ma *parve che ciò sarebbe stato lo stesso che mettere in questione un principio di cui non è lecito dubitare* ».

Fra le violazioni però, ripeto, più grave di tutte mi sembra quella, che vi è stata testè resa manifesta dall'onorevole mio amico Bonacci.

Lasciatemi per un momento tornare sui motivi che hanno indotto la Commissione ad accettarla.

Questi motivi, secondo che leggesi nella relazione della Commissione medesima, sono tre: il primo, che trattasi, essa

dice, di *ben lieve cosa;* il secondo, che al concetto delle tariffe speciali corrisponde un significato, il quale non ammette questione e che, secondo la Commissione, comprende fra le tariffe speciali quelle delle quali trattasi nell'allegato *E*; il terzo, che ad ammettere tale interpretazione dell'articolo 416 del Codice viene in aiuto la relazione del ministro guardasigilli di allora, e questo ministro sarei io.

Dunque pigliamo ad esame, uno per uno, questi tre argomenti.

Si tratta, dicesi in primo luogo, di ben lieve cosa. Come mai si osa dire trattarsi di lievissima cosa? Se così fosse, noi troveremmo molto facili, molto arrendevoli le società ad abbandonarla. E voi, a che, per così poco, avreste potuto concedere uno strappo al Codice di commercio?...

Ma, lungi dal trattarsi di lievissima cosa, ritenga la Camera che, ammesse le contrastate parole, la responsabilità di diritto comune va, rispetto a questi trasporti, tutta per aria.

È agevole dimostrarlo.

Pigliamo infatti l'articolo 4° di questo allegato *E*, articolo che è il primo che parla della responsabilità nei trasporti a tariffa differenziale; e tosto vediamo che esso articolo 4° distrugge l'articolo 415 del Codice di commercio.

Che cosa dichiara infatti il preindicato articolo 4°? Esso dispone testualmente che « dopo il ricevimento da parte del destinatario non sono ammessi i reclami per le avarie e perdite parziali delle cose trasportate ». Ora non ho che da leggere in confronto l'articolo 415 del Codice di commercio, perchè salti agli occhi ed orecchi di chicchessia la smisurata differenza, secondo l'uno e secondo l'altro, dei diritti del pubblico.

« Il pagamento del porto, dice l'articolo 415, ed il ricevimento senza riserva delle cose trasportate, quand'anche il pagamento del porto sia stato anticipato, estinguono ogni azione contro il vettore.

« Tuttavia l'azione contro il vettore per la perdita parziale, o per l'avaria non riconoscibile al momento della ricon-

segna, sussiste anche dopo il pagamento del porto ed il ricevimento delle cose trasportate, se si provi che la perdita o l'avaria avvenne nell'intervallo tra la consegna al vettore e la riconsegna e a condizione che la domanda di verificazione sia proposta appena scoperto il danno e non più tardi di sette giorni dopo il ricevimento ».

Perciò, in primo luogo, secondo l'articolo 415 del Codice di commercio, quando si è ricevuta la merce e pagato il prezzo con riserva, s'evita la comminata decadenza da ogni protesta ed azione per il caso di sofferte perdite ed avarie. Invece, secondo il nuovo codice contenuto nelle convenzioni, il solo e nudo fatto del ricevimento, con o senza riserva, toglie ogni azione giuridica al mittente.

Ma v'ha di più: siano o no riconoscibili le perdite, le avarie al momento della riconsegna, sia facile cosa e pronta l'esaminare gli oggetti trasportati o sia difficilissimo e praticamente impossibile, tuttavia contro i principî più elementari del diritto comune, contro la disposizione dell'articolo 415 del Codice, una volta ricevuta la merce, tutto è detto, tutto è finito.

Sono, per esempio, un impiegato che trasporto da Torino le masserizie a Roma; quando esse qui giungonmi, io debbo sballare tutte le mie casse, distendere le mie suppellettili, le mie stoviglie, riempiendone la stazione, perchè altrimenti, qualunque deterioramento mi fosse stato recato, non ho più nulla a vedere contro l'Amministrazione delle Società ferroviarie.

Ecco dunque una prima e capitale violazione del Codice di commercio, non intraveduta o dissimulata dalla Commissione.

Veniamo alla seconda violazione, che è quella che concerne la misura dell'indennizzo nel caso di perdite o avarie.

Secondo la relazione della Commissione, tutta la differenza fra la responsabilità di diritto comune e quella dei trasporti a tariffa differenziale consiste in questo, che nel primo caso il danno derivante da perdita od avaria si calcola

secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel tempo e luogo della riconsegna; nel secondo invece il danno si calcola sulla base del prezzo corrente della cosa trasportata al luogo e nel tempo della consegna.

Se anche di questo soltanto si trattasse, non si tratterebbe poi di cosa così tenue ed irrilevante, poichè tutta la speculazione, per la quale si effettuano in commercio i trasporti, consiste nel calcolo sull'aumento del valore, che la cosa avrà nel luogo e tempo della riconsegna, in confronto del valore che ha nel luogo d'onde viene spedita, nel tempo in cui si spedisce.

Ma non è qui tutto, come la Commissione afferma; poichè l'articolo 5 dell'allegato *E*, nuovo codice delle responsabilità pei trasporti ferroviarii, dimentica e cancella il primo capoverso dell'articolo 405 del Codice di commercio, il quale stabilisce che, se il danno è operato con dolo o manifesta negligenza, la misura del risarcimento si determina secondo le disposizioni degli articoli 1227 e 1229 del Codice civile.

Non soltanto adunque nel caso di dolo, ma anche nel caso di manifesta negligenza, secondo il Codice di commercio, si può pretendere, non solo il risarcimento in base al prezzo che le cose trasportate hanno al luogo e tempo della riconsegna, ma si può pretendere inoltre quello che giuridicamente dicesi danno emergente e lucro cessante in tutta la loro estensione, quanto sarebbesi potuto guadagnare ed attendere dalla spedizione che si è fatta.

Invece in questo articolo 5 dell'allegato *E* è stabilito, che la responsabilità dell'Amministrazione è limitata, *in ogni caso*, al solo valore delle cose trasportate al luogo e nel tempo della accettazione del trasporto; sicchè nei casi di negligenza, anche manifesta, l'Amministrazione medesima tenterà sottrarsi a questa responsabilità di diritto comune, senza di che non si saprebbe perchè abbiate aggiunto le parole *in ogni caso*. Ma non basta.

Contro l'asserzione della Commissione, qui non sono finite, già ve lo disse l'onorevole mio amico Bonacci, le de-

roghe al Codice di commercio. Imperocchè nei casi di ritardo l'articolo 7 del nuovo codice allegato *E* cancella la parte più importante dell'articolo 403 del Codice di commercio.

Imperocchè quest'ultimo articolo, dopo avere pel caso di ritardo ordinata la perdita, in tutto o in parte, del prezzo di trasporto, aggiunge « oltre all'obbligo di risarcire il maggior danno che si provasse essere derivato ».

Perciò l'Amministrazione ferroviaria dovrebbe risarcire tutti i danni realmente subiti dallo speditore secondo il diritto comune; e questo importante capoverso è affatto escluso dal predetto articolo 7 dell'allegato *E*.

Perciò spero di avervi chiaramente dimostrato che, se la proposta che ci vien fatta avesse la vostra approvazione, noi, come norma della responsabilità del vettore ferroviario, non avremmo quel Codice che è il frutto degli studî de' nostri giureconsulti, ma un nuovo *Codice* nell'allegato *E*, dettato dagli amministratori ferroviarii, i quali non sono certamente discepoli di Papiniano, ed hanno per pandette la loro utilità e convenienza.

Il secondo argomento addotto dalla Commissione a giustificazione della assentita limitazione di responsabilità essa lo deriva, come dissi, dal significato della parola *tariffe speciali* adoperata nell'articolo 416 del Codice di commercio.

Ma, prima di venire alla vera significazione di questo vocabolo *tariffe speciali*, la quale è tutt'altra da quella che la Commissione pretende, affine di dimostrare meglio come quel significato non si presti a comprendervi le tariffe differenziali, permettetemi un po' di cronaca, non voglio dire di storia, della questione che ci occupa, cronaca intesa a spiegarvi la genesi dell'inciso dell'articolo 416 del Codice, in cui si parla di tariffe speciali.

Non ripeterò quanto già disse benissimo l'onorevole Bonacci, il quale vi ha dimostrato come vi fosse pieno accordo, in tutti coloro che studiarono e prepararono il Codice di commercio, nel riconoscere che nei trasporti ferroviarii, pei quali non havvi concorrenza e facoltà di scegliere il vettore, non

dovesse essere concesso alle Amministrazioni ferroviarie di escludere o limitare con regolamenti generali o particolari la responsabilità che loro incombe a termini delle più importanti disposizioni di diritto comune contenute negli articoli del Codice di commercio indicati nell'articolo 416.

La questione sulla convenienza di questa disposizione, che vieta di limitare la responsabilità delle Amministazioni ferroviarie, fu sollevata, nella discussione che qui alla Camera si fece intorno al Codice di commercio, dall'onorevole Genala, in cui aiuto fu tratto, provocatovi per appello dell'onorevole Cavalletto, il compianto nostro collega Spantigati.

Ebbene, che cosa chiese l'onorevole Genala? Chiese forse qualche cosa di somigliante a quanto propone ora colle disposizioni dell'allegato *E*? Nemmanco per sogno. Colle presenti disposizioni si va molto più in là di quel che l'onorevole Genala aveva domandato in quella solenne discussione. Egli diceva: guardate che vi sono dei casi, in cui, coll'esigere una responsabilità qual'è quella del diritto comune, impedirete utili trasporti, obbligherete le amministrazioni a tariffe più elevate, mentre esse potrebbero essere ribassate nel caso permetteste la limitazione di resposabilità. E l'onorevole Genala portava anche, in tal senso, esempi precisi che dimostrano in modo categorico quali erano i limiti delle sue proposte e delle sue domande. Non ho che da leggervi le sue parole per mostrarvi che non accennava nemmeno da lungi alle tariffe differenziali, che giustamente accontentavasi di ben più ragionevole cosa.

Egli osservava che il divieto di limitare la responsabilità impedirebbe le tariffe ridotte. Ma di questa riduzione di tariffe per limitazione di responsabilità dava anche gli esempi. « Sovente, egli diceva, si rilascia dal mittente il così detto bollettino di garanzia, vale a dire si esonera contrattualmente il vettore dal pagamento delle avarie, che possono derivare dall'avere adoperato un carro aperto invece di un carro chiuso ». E qui adduceva ad esempio il caso di un negoziante di Foggia, che avesse bisogno di mandare a Bari prontamente un

carico di grano, carico che l'Amministrazione ferroviaria sarebbe obbligata a trasportare in vagoni chiusi, per non essere responsabile di danni nel caso che un acquazzone rovinasse il grano. Ma, non essendovi a Foggia che carri aperti, la strada ferrata non riceve il grano finchè non giungano i vagoni chiusi e si attiene ai termini normali di resa che non consente ad abbreviare. Ebbene il negoziante, soggiungeva l'onorevole Genala, deve poter dire all'Amministrazione ferroviaria: io vi libero dalla responsabilità in cui, nel caso di trasporto a vagoni aperti, per una pioggia improvvisa, poteste incorrere, ma voglio che mi trasportiate in poche ore il grano. Il negoziante deve poter valersi d'una splendida notte d'estate prendendo i rischi sopra di sè, esonerando d'ogni responsabilità l'amministrazione ferroviaria. Quindi, egli concludeva, è d'uopo permettere che si possa derogare alla responsabilità di diritto comune, affinchè per questa limitazione di responsabilità il pubblico possa ottenere determinati vantaggi.

Ebbene, queste osservazioni dell'onorevole Genala essendo ragionevoli, io ed i miei colleghi ci impegnammo, nel procedere al coordinamento del Codice, di cui ci fu dato l'incarico, di studiare la questione.

Intorno ad essa si discusse nella Commissione di coordinamento, cui apparteneva l'onorevole Genala.

Da questo fatto, che l'onorevole Genala apparteneva alla Commissione di coordinamento, trasse ora con molta sottigliezza un argomento a favore delle innovazioni in discorso l'onorevole relatore della Commissione, Barazzuoli. Come volete, egli disse, che sia violato l'articolo 416 del Codice di commercio dalle proposte disposizioni, quando queste disposizioni furono accettate dall'onorevole Genala, che faceva parte della Commissione di coordinamento del Codice, e che quindi doveva pur sapere che cosa l'articolo 416 intendesse dire?

Ebbene, sappia l'onorevole Barazzuoli che la Commissione di coordinamento non fece buon viso alle istanze dell'onorevole Genala.

Questi, e con esso il senatore Orsini e qualche altro membro della Commissione, furono costituiti in Sotto-commissione che studiasse l'argomento.

La Sotto-commissione, compiuti i suoi studi, presentò una proposta, secondo la quale gli amministratori di strade ferrate avrebbero potuto derogare alla responsabilità di diritto comune. Questa proposta la poteva conoscere anche l'onorevole Barazzuoli, poichè è espressa nella mia relazione che egli ebbe la bontà di citare in altro luogo. In quella relazione dicesi infatti: « Dalla Sotto-commissione, che aveva apparecchiato il primo lavoro di revisione, si era proposto di ammettere che tutti i vettori, e quindi anche gli amministratori di strade ferrate, potessero sempre determinare anticipatamente, sotto specie di convenzioni, l'importo dell'indennità da corrispondersi in caso di ritardo, di perdita o di avaria ».

La Sotto-commissione portò questa proposta nella Commissione generale; ma la Commissione generale, che era presieduta dall'onorevole mio successore al Ministero di grazia e giustizia, il senatore Giannuzzi-Savelli, non accettò la predetta proposta della Sotto-commissione. Tutto ciò risulta dai verbali della Commissione di coordinamento. Essa reputò che una evidente eccezione pregiudiziale facesse ostacolo alle modificazioni, che la Sotto-commissione proponeva, perchè l'articolo 412 del progetto approvato dalla Camera non ammetteva le proposte limitazioni di responsabilità; l'ammetterle, quindi, avrebbe ecceduto le facoltà di coordinamento dalla Camera attribuite al Ministero; scartò quindi le proposte formulate dalla Sotto-commissione.

Allora che feci io? Lo dissi ben nettamente nella mia relazione sul Codice di commercio.

Mi parve che la Commissione di coordinamento avesse ragione nel reputare inammissibile ogni limitazione di responsabilità senza corrispondente compenso. Ma in pari tempo mi parve si potesse aderire a quello che vi era, secondo me, di giusto, di ragionevole nelle osservazioni fatte alla Camera

dall'onorevole Genala; si potesse cioè, offrire al pubblico una libertà di scelta fra la normale responsabilità e il prezzo ordinario da una parte, e dall'altra la responsabilità limitata ad *una corrispondente diminuzione di prezzo*, come dice la mia relazione.

Perchè infatti, io mi diceva, si è introdotta la disposizione dell'articolo 412 del Codice approvato dalla Camera, che è la prima parte dell'articolo 416 del Codice vigente? Perchè quando non vi è libertà di scelta da parte del pubblico, esso deve subire, anche nolente, la legge dell'Amministrazione ferroviaria. Nei casi invece, nei quali vi può essere questa libertà di scelta, nei casi in cui si offre al mittente di pagar meno accontentandosi di una minore responsabilità, o pagare di più ma richiedendo una responsabilità maggiore, in questi casi non avvi alcun inconveniente, non vi sono che vantaggi nell'ammettere le limitazioni di responsabilità.

Di qui venne l'inciso, di cui ho dato lettura: « salvochè alla limitazione di responsabilità corrisponda una diminuzione del prezzo di trasporto stabilito nella tariffa ordinaria *offerta* con tariffe speciali ».

Ebbene, al presente che cosa si è fatto, traendo pretesto da quell'inciso?

Coll'allegato *E* in discussione si intese applicare la responsabilità limitata a tutti i trasporti eseguiti con tariffe differenziali, le quali sono le tariffe ordinarie per le grandi distanze.

A dimostrare che sapevasi di far cosa, cui male si presta l'ultimo inciso dell'articolo 416, che era d'uopo coartarne la lettera e lo spirito, ridurne la dizione proprio *ad usum Delphini*, basta vedere la circonlocuzione, cui con evidente logomachia si è dovuto ricorrere.

Leggete infatti la involuta intitolazione dell'allegato *E*:

« *Tariffe speciali a prezzo differenziale secondo le distanze con e senza vincolo di peso ed a responsabilità limitata, giusta l'articolo* 416 *del Codice di commercio* ».

Invece di dire tariffe differenziali, in cui tutto è compreso pur trattandosi nient'altro che di queste, si dovette dire, per

pigliare la parola dell'articolo 416, *speciali comuni a prezzo differenziale secondo le distanze!*

A questo proposito la Commissione dice: « Non devesi infatti dimenticare che le denominazioni di tariffe generali e speciali non datano da ieri. Ora, quando in Italia e fuori al concetto delle tariffe speciali corrisponde da tanto tempo un significato accettato universalmente e pacificamente, come si può supporre che il legislatore nostro, usando cotesta locuzione di tariffe speciali, abbia voluto intendere cosa diversa?

Mi scusi la Commissione, ma dove mai ha trovato che il significato da essa attribuito alla parola tariffe speciali sia accettato universalmente e pacificamente?

Appunto perchè le denominazioni che concernono le tariffe non datano da ieri, può dirsi essere universalmente e pacificamente accettata, per le tariffe di cui nell'allegato *E*, una denominazione diversa da quella che la Commissione crede sia appropriata alle medesime.

Se quando io adoperai la parola *speciali* nell'ultimo inciso dell'articolo 416, avessi voluto intendere le tariffe differenziali, avrei ignorato perfino l'*abbiccì* del linguaggio giuridico e tecnico in questa materia.

Io non voglio limitarmi a semplici affermazioni, ma citare autorità irrefragabili tanto legali che tecniche.

Per cominciare dagli scrittori giuridici, il Dalloz dice che le tariffe differenziali variano, sia in ragione della distanza da percorrere, sia in ragione del peso delle merci consegnate dallo stesso speditore, sia in ragione della direzione in cui il trasporto è effettuato; e le tariffe *speciali* (noti bene la Camera) o tariffe *condizionali*, sono quelle, cui si dà questo nome perchè fissano un prezzo inferiore all'ordinario per gli speditori che si sottomettono a certe condizioni, come per esempio, di accettare termini più lunghi per la consegna *o diminuire la responsabilità del vettore.*

Ed anche il Duverdy chiama differenziali le tariffe, che variano sia in ragione della distanza, sia in ragione della diversa quantità delle merci; e speciali o *contrattuali* quelle, cui

allude l'articolo 416, nelle quali muta il prezzo in ragione della responsabilità.

Questo dicono gli scrittori giuridici. Ma non diversa è la definizione dei tecnici. Sentite che cosa essi intendono per tariffe differenziali e tariffe speciali.

Il Jacqmin, la cui autorità nessuno certamente vorrà contrastare, dichiara che tariffe differenziali sono quelle, le quali variano in ragione della distanza, e dice che molto bene fu ispirato il Belgio, quando, invece di chiamarle tariffe differenziali, le chiamò tariffe di distanza, perchè così tolse argomento a molte obiezioni, che si erano fatte contro le tariffe medesime, per l'infelice parola scelta ad indicarle, parola che solleva l'idea di ingiuste differenze, il concetto di preferenza ed ineguaglianza. Dunque, tariffe differenziali, secondo il Jacqmin, sono quelle, in cui la diminuzione di prezzo dipende dalla maggiore distanza; le speciali invece sono le tariffe ridotte per gli speditori, che accettino termini di resa più lunghi o quelle portanti una diminuzione di responsabilità *en échange d'une reduction de prix*, che è quello che ho detto anche io nella mia relazione.

Coll'aggiunta all'articolo 416, che cosa adunque ho fatto io? Non ho fatto se non quello che mi aveva chiesto alla Camera l'onorevole Genala; e, sebbene la Commissione di coordinamento avesse respinto la sua proposta, io l'ho accettata, ma accettata nei limiti che ho espressi, nei limiti dei medesimi esempi citati da lui. La ho accettata, mai più immaginando che nelle tariffe speciali, di cui parlai e nelle quali una diminuzione di prezzo doveva essere il corrispettivo della limitazione di responsabilità, si volessero comprendere le tariffe differenziali.

Estendere la limitazione di responsabilità alle tariffe differenziali che cosa significa? Significa togliere, contro l'ultimo inciso dell'articolo 416, la facoltà di scelta, poichè la facoltà di scelta non vi è, quando ponete il mittente, che vuol far percorrere alla merce un migliaio di chilometri, nella necessità, se vuol mantenere la responsabilità di diritto comune, di pagare la tariffa generale, mentre ha diritto e bisogno di avere una diminuzione in ragione della distanza.

Per sostenere il proprio assunto la Commissione citò le seguenti parole della mia relazione: « Contro questa rigidezza di responsabilità sorsero vive opposizioni in Parlamento, principalmente perchè la gravezza della responsabilità fu considerata un ostacolo alla tenuità dei prezzi di trasporto, che è supremo beneficio pel commercio, una assoluta esclusione delle tariffe ridotte, ecc. ».

Ora, osserva la Commissione, se queste parole non si riferissero alle tariffe differenziali di cui si tratta nell' allegato *E* sarebbe troppo limitato il significato che si darebbe alla parola tariffe *ridotte*.

Ma, prima di tutto, si cita dalla Commissione una parte della relazione, in cui io riferiva quello che altri alla Camera avevano sostenuto, non quello che intendeva io; secondariamente non si tiene conto che quello che altri appunto avevano chiesto, come testè dimostrai, io ho accordato. Inoltre si dimentica che quando, in séguito, nella relazione mi feci a dir le ragioni per cui ho introdotto quell'inciso (non annoierò la Camera con lunghe citazioni), scrissi alcune parole chiarissime dicendo che « le facoltà che si chiedevano dichiaravansi utili e necessarie, affinchè alla diminuzione di responsabilità potesse corrispondere la diminuzione del prezzo ». Ora la diminuzione nel prezzo, nel caso delle tariffe differenziali, corrisponde forse alla diminuzione di responsabilità? Ma niente affatto; la diminuzione del prezzo dipende in questa dalla ragione della distanza, non dalla limitazione di responsabilità.

Parmi per ciò non si possa disconoscere che già nelle citate parole la relazione sul Codice di commercio parli abbastanza chiaro. Ma in essa avvi di più.

Dopo l'anzidetto avviso della Commissione di coordinamento, pel quale la proposta della Sotto-commissione giudicavasi eccedere le facoltà del Governo, io, per giustificare l'aggiunto inciso, dovevo mostrare come esso costituisse un coordinamento con altre disposizioni del Codice.

Ora, per dimostrare il coordinamento essendomi io riferito all'articolo 401 del Codice, articolo che prevede il caso di

trasporti fatti in modo speciale, ho già abbastanza messo in luce non potersi trattare di trasporti in condizione comuni, sebbene fatti a grande distanza.

Più ancora ciò risulta dalla dichiarazione ch'io feci che il nuovo articolo 416, si coordinava all'articolo 414, il quale consente, in quella che nel linguaggio tecnico chiamasi *dichiarazione d'interesse* alla riconsegna, una derogazione alla responsabilità normale, coll'aumento della tariffa rendendo più considerevole l'indennità. Ne viene quindi che, come nel caso dell'articolo 414 si può alzare la responsabilità con l'elevare il prezzo, così per l'articolo 416 la diminuzione di responsabilità deve per sè stessa far diminuire il prezzo.

Ma quello che dice l'articolo 416, quello che dice la relazione, si è che la diminuzione di prezzo deve corrispondere alla diminuzione di responsabilità, che, insomma, la medesima diminuzione di responsabilità deve essere il correspettivo specifico di una determinata diminuzione di prezzo.

Invece, quando si tratta di tariffe differenziali, esse, in tutti i paesi del mondo, stabiliscono un prezzo minore per maggiori distanze trascorse, indipendentemente affatto da qualunque deroga alle norme comuni sulla responsabilità.

E, se voi ridurrete le responsabilità per le tariffe differenziali, impedirete che si applichino alle tariffe differenziali le tariffe speciali per la diminuzione di responsabilità, di cui si parla nell'articolo 416 e di cui parlano gli scrittori che vi ho citato nello enumerare e definire le tariffe speciali. Ponete infatti che ad una merce destinata a lungo percorso si voglia applicare la tariffa speciale derivante dalla limitazione di responsabilità, non lo si potrà, perchè la responsabilità è già limitata per la sola ragione delle distanze.

Infine l'articolo 416, e con ampiezza di commento la relazione, dichiarano essere necessaria per la limitazione di responsabilità la facoltà di opzione da parte del mittente fra due tariffe.

Ora non vi è facoltà d'opzione, quando trattasi di tariffe differenziali che sono tariffe ordinarie al pari delle tariffe

generali; sono le tariffe ordinarie delle grandi distanze; sicchè parmi impossibile si possano confondere le tariffe *ordinarie*, di cui parla l'articolo 416, colle tariffe *generali*. È mai possibile che lo speditore paghi secondo la tariffa generale per le merci che devono percorrere molte centinaia od anche oltre il migliaio di chilometri? È quindi cosa ovvia ed evidentissima che, in questi casi, è vano ed irrisorio parlare di facoltà d'opzione.

Mi perdoni la Camera se mi dilungai più di quello che avrei voluto nel dimostrare come vi sia un'assoluta violazione del Codice di commercio nelle disposizioni, che ci sono presentate e che l'onorevole Bonacci propose di sopprimere. Mi dilungai a sgravio di responsabilità, mentre non avrei mai supposto che, per l'aggiunta introdotta all'articolo 416, si potesse venire a così grande sovvertimento delle norme dettate dal Codice, si potessero con cuore leggero annientare in materia di trasporti tutti i progressi giuridici, che si fecero in Italia e per cui il nostro Codice di commercio ebbe lusinghieri encomi da insigni giureconsulti stranieri.

Per ciò tutto io vi prego di impedire che anche in questa occasione lo Stato abbia l'umiliazione di piegare la testa, di piegare sè stesso, il diritto comune, la legge commerciale, appena compiuta, ad esigenze che energicamente e sdegnosamente si sarebbero dovute respingere. (*Vive approvazioni a sinistra*).

Alla risposta del ministro guardasigilli, onorevole Pessina, replicava l'onorevole Zanardelli:

Una breve risposta all'onorevole ministro Pessina, che ringrazio delle sue parole così benevole a mio riguardo.

L'onorevole guardasigilli ha citato il motto d'un grande cinico, il quale diceva: datemi due parole d'un uomo ed io ve lo faccio impiccare (*Ilarità*). Ebbene, che cosa voleva dire quel grande cinico? Che due parole isolate possono presentare un significato completamente difforme da quello dell'intero discorso, che per conseguenza convien giudicarlo dall'intero discorso affine di conoscere quello che vo-

leva dire e determinare se abbia o no commesso qualche delitto.

Ora a me capita ben più strana e più grave sventura: che non solamente non so spiegarmi con due parole, ma nemmeno con una lunga relazione; che mi si può far impiccare anche prendendo non due sole parole mie, ma l'intero discorso; poichè l'onorevole ministro di grazia e giustizia disse che da tutta la mia relazione risulta precisamente l'opposto di quello che volevo dire.

Secondo quel motto famoso bastano dunque due parole per falsare il concetto di un individuo; invece io mi esprimo così poco bene che, pure leggendo l'intera mia relazione, l'onorevole ministro, ripeto, ha capito proprio l'opposto di quello che io voleva dire. E ciò, naturalmente, con molta mia mortificazione.

Può essere benissimo che io non mi sia chiaramente spiegato; ma io posso assicurare l'onorevole guardasigilli, che, almeno, io aveva avuto intenzione di dire precisamente il contrario di quello che egli ha supposto; aggiungerò che nullameno altri hanno capito la mia relazione nel senso che io credeva di darle, come ad esempio l'onorevole Bonacci, e quegli scrittori egregi taluno de' quali egli ha citato.

E spero di essermi spiegato abbastanza chiaramente, anche là dove parlai degli articoli di legge da cui dichiarava di attingere facoltà di coordinamento, cioè gli articoli 401 e 414, i quali mostrano come non sia possibile riferire le disposizioni che introdussi alle tariffe differenziali, perchè nell'articolo 401 si parla di trasporti fatti in modo speciale, nell'articolo 414 si accenna ad una modificazione di prezzo specificamente coordinata alla modificazione di responsabilità, come per conseguenza dev'essere anche per le tariffe speciali di cui all'articolo 416.

Nell'articolo 401 si parla, come dissi, di trasporti fatti in modo speciale; ma da ciò non ne vengono le induzioni che ne volle trarre l'onorevole ministro. E invero nell'arti-

colo 401 preindicato non si poteva parlare di tariffe speciali, perchè quelle disposizioni si applicano tanto nel caso di tariffe generali quanto in quello di tariffe differenziali e speciali.

E non solamente credo di aver parlato chiaro nella relazione, ma, sopratutto, mi pare che parli chiaro l'articolo 416 del Codice colle parole: « salvo che alla limitazione di responsabilità corrisponda una diminuzione del prezzo di trasporto stabilito nelle tariffe ordinarie ». Vi deve pertanto essere corrispondenza, non fra il prezzo e l'aumento della distanza, che è la base della diminuzione di prezzo nelle tariffe differenziali, ma fra il prezzo e la diminuzione di responsabilità. Perciò, qualora malauguratamente la Camera approvasse la disposizione intorno a cui ora si contende, io che bene conosco la magistratura italiana ho tanta fede nella sua indipendenza che spero vorrà considerare non applicabili queste disposizioni. (*Commenti*). Imperocchè l'articolo 416, da cui nell'allegato *E* si fa dipendere la diminuzione di responsabilità, non ammette tale interpretazione, e venendo meno le ragioni di coordinamento, si troverebbe eccedere le facoltà di modificazioni dal Parlamento accordate.

Mi resta una sola parola da aggiungere.

L'onorevole ministro di grazia e giustizia affermò che il Codice di commercio non verrebbe in nessuna maniera ad essere tolto di mezzo. Ed io gli domando; che cosa resterebbe ancora del Codice di commercio, delle sue disposizioni più essenziali nella materia de' trasporti ferroviari, dappoichè l'essenziale è ciò che concerne la responsabilità del vettore, ove la proposta che il Ministero e la Commissione presentano alla Camera fosse approvata?

L'onorevole Bonacci vi ha già detto che l'ottanta per cento dei trasporti si fanno a grande distanza, cioè con le tariffe differenziali.

E che cosa ne segue? Che soltanto per la quantità dei trasporti di gran lunga minore noi avremmo per base

il Codice di commercio; per il resto (e permettetemi di dolermene, non fosse altro che per aver firmato quel Codice) questi dodici articoli delle convenzioni derogherebbero nientemeno che agli articoli 403, 405 e 415 del Codice stesso.

L'onorevole ministro di grazia e giustizia disse che l'articolo 415 non è derogato; e lo disse quasi supponendo che io volessi rispondere intorno a qualche cosa che è scritto nella relazione. Ora io credo che l'onorevole ministro colle sue parole abbia dato ragione a quel che io diceva: cioè che un ministro di grazia e giustizia non è obbligato a conoscere tutto quello che si annida nelle disposizioni relative alle convenzioni ferroviarie, sebbene io non alludessi di certo a disposizioni che venivo a sostenere alla Camera. Faccio questa osservazione, perchè è d'uopo supporre che l'onorevole ministro, il quale sostiene non essere derogato l'articolo 415, non abbia letto l'articolo 4 delle condizioni generali per l'applicazione di queste tariffe differenziali, il quale dice: « Dopo il ricevimento da parte del destinatario, non sono ammessi reclami per avarie o perdite speciali delle cose trasportate ».

Se l'avesse letto infatti non mi avrebbe detto che non si è violato l'articolo 415 del Codice di commercio, il quale dice così: « Il pagamento del porto ed il ricevimento senza riserva delle cose trasportate, quand'anche il pagamento del porto sia stato anticipato, estinguono ogni azione contro il vettore ».

PESSINA, *ministro di grazia e giustizia.* Ho detto che il secondo comma solamente venne derogato: il primo, no.

ZANARDELLI. Mo è derogato anche il prima, dal momento che non sono possibili le riserve. In quanto al secondo l'onorevole ministro ha lungamente invocato il testo: « *Vigilantibus non dormientibus iura succurrunt* » e si provò di dimostrare che non era violato neppure il secondo comma di questo articolo. Adesso invece conviene che almeno il secondo capoverso non è più applicabile; è dunque

vero che a questo capoverso, che fu argomento di lunghissime discussioni e nei lavori preparatorî e nella Commissione di coordinamento, per confessione dello stesso ministro guardasigilli si è assolutamente derogato con queste convenzioni.

La proposta dell'onorevole Bonacci fu indi respinta per appello nominale (contrari 167, favorevoli 84, astenuti 2).

Le Convenzioni ferroviarie approvate indi dalla Camera, furono discusse dal Senato dal 20 al 26 aprile 1885 e divennero Atto del Governo il 27 aprile 1885, n. 3048.

Tornata del 1° luglio 1902.

Il disegno di legge per concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio di alcune linee di strade ferrate era stato presentato dal ministro Balenzano il 19 giugno 1902 e riferito il 26 giugno 1902 dall'onorevole Finocchiaro-Aprile. Discusso nella tornata del 30 giugno, il 1° luglio 1902 l'onorevole Zanardelli, presidente del Consiglio, sorgeva a respingere la proposta sospensiva dell'onorevole Guerci.

Io ho una sola parola da dire: cioè che volevo appunto far osservare alla Camera ciò che ora fu detto dall'onorevole mio amico, il relatore della Commissione.

Quando l'onorevole Guerci parlava, io mi ero scritto per tutto argomento di risposta queste sole parole: la sua proposta non significa sospensione, ma reiezione del disegno di legge. (*Benissimo! Bravo!*)

Ed è evidente. Infatti l'onorevole Guerci ha chiesto che la legge sia sospesa in nome del credito pubblico, perchè, secondo lui, con le proposte che noi facciamo si rovina il credito, si rovina la finanza dello Stato: il che vuol dire che le proposte stesse non sono accettabili in merito.

Ma bisogna proprio che l'onorevole Guerci ammetta di non aver letto il nostro disegno di legge (*Si ride*); imperocchè se egli lo avesse letto ed avesse atteso ai precedenti, con la sagacia del suo intelletto avrebbe capito che nè il credito dello Stato nè la finanza sono in alcun modo compromessi.

Ed invero: che cosa è che io ho detto quando si è parlato delle linee complementari nel dicembre scorso nella Ca-

mera? Ho detto che avremmo provveduto a queste linee complementari, ma nei limiti delle forze del nostro bilancio ordinario: e questo programma è stato mantenuto. Quali erano infatti i limiti del bilancio a proposito di strade ferrate? Potevansi spendere dai diciotto ai venti milioni all'anno; ora noi proponiamo la spesa di meno di diciassette, ed anzi è in complesso di tredici milioni all'anno: quindi l'onorevole Guerci può comprendere che, lungi dall'essere compromessa, la finanza pubblica è molto bene tutelata.

Il disegno di legge del Ministero non è che l'adempimento degli impegni da me presi (*Benissimo! Bravo!*) allorchè fu svolta la interpellanza Luzzatti circa le condizioni del Mezzogiorno (1). In quell'occasione io ebbi a dire che non immediatamente, mentre mi si era chiesto dall'onorevole Salandra ed altri dell'Opposizione di farlo entro il dicembre, ma alla ripresa dei lavori parlamentari avremmo presentato il disegno di legge per la costruzione delle linee complementari.

Ora, noi questo disegno di legge abbiamn presentato e l'abbiamo presentato avendo riguardo alle provincie che più ne eran prive, con razionale gradualità (*Benissimo! Bravo!*) Ed a proposito di questa gradualità aggiungerò anzi che, se non fosse stata la scrupolosa delicatezza del mio collega ed amico Balenzano, il quale desiderò che nel disegno di legge fossero inciuse anche ferrovie delle regioni settentrionali, il Consiglio dei ministri avrebbe deliberato che soltanto alle linee della Calabria e della Sicilia fosse provveduto col disegno di legge medesimo. (*Benissimo! Bravo! — Applausi*).

Si è, d'altronde, provveduto tenendo conto delle necessità della finanza, poichè si è adottato il sistema di esecucuzione di queste linee a sezione ridotta, e lo debbo dire col consenso quasi generale dei deputati e delle popolazioni. (*Sì! sì! È vero!*) Non si ha che da pensare a quello che si è

(1) Vedasi discussione, tornata del 13 dicembre 1901, pag. 517.

speso per le linee calabresi costruendole a sistema ordinario; per vedere, onorevole Guerci, quanta economia questo disegno di legge arrechi a beneficio della finanza dello Stato. (*Benissimo!*) Dunque io prego la Camera di stare sicura quanto alle finanze, e di votare con animo tranquillo quelle linee che vanno specialmente a beneficio delle popolazioni, le quali più abbisognano di questi grandi mezzi di comunicazione. (*Vive approvazioni — Applausi*).

SENATO DEL REGNO

Tornata del 1° dicembre 1902.

Approvato dalla Camera il 1° luglio 1902, fu discusso in Senato nelle tornate 27, 28 e 29 novembre. Nella tornata del 1° dicembre, dopo il discorso dell'onorevole Balenzano, ministro dei lavori pubblici, il presidente del Consiglio, onorevole Zanardelli, così parlava:

(*Vivi segni d'attenzione*). Ringrazio vivamente il Senato dell'unanime appoggio accordato alla presente legge, che per tal modo potrà in breve periodo di tempo dare grandissimo beneficio a popolazioni, le quali ansiosamente l'attendono; a quelle specialmente della Sicilia che avrà una nuova rete composta di sette linee, le quali misurano 430 chilometri, aumentando di quasi un terzo la rete ora esistente; e a quelle della Calabria e Basilicata dove le proposte ferrovie recano lavoro e scambi a provincie fra tutte meritevoli delle sollecitudini del Parlamento e della Nazione.

Il mio collega, ministro dei lavori pubblici, ha con perspicuità ed esattezza parlato delle varie questioni nella discussione agitate.

Ha risposto ampiamente anche all'onorevole Miceli sulle nuove combinazioni di strade ferrate calabre; ed a questo riguardo, poichè a me pure fece appello l'onorevole mio amico Miceli, devo dirgli che non mi è possibile separare i miei apprezzamenti da quelli del collega Balenzano, tanto più perchè so che le adottate combinazioni trovarono nelle popolazioni di quelle provincie la quasi universale approvazione.

Io mi limiterò quindi a parlare della questione sollevata rispetto alle comunicazioni fra Cuneo e Nizza, sebbene tale questione a rigore ecceda il tema in cui cercai mantenere i limiti della presente legge, e sebbene perciò nell'altro ramo del Parlamento, dove la questione fu trattata dagli onorevoli Daneo, Nuvoloni e Biancheri, io abbia evitato di parlarne.

Ne parlerò ora per deferenza agli oratori che qui approfondirono il tema, e specialmente all'onorevole senatore Di Sambuy, del cui ingegno e carattere ho singolarissima stima, e che, rappresentante degli interessi così cari alla sua città, nell'eloquente discorso che ha pronunciato, fu indubbiamente di una equanime elevatezza.

Or bene; l'onorevole senatore Di Sambuy, che quasi, secondo che già disse il mio collega Balenzano, rimproverò il Governo di aver fatto adottare in proposito la sospensiva nella Camera dei deputati, l'onorevole senatore Di Sambuy mi permetta di dirgli, che quando, piuttosto che colla sospensiva, coll'appello ai limiti del disegno di legge, io chiesi, il 1° luglio scorso nella Camera elettiva, ai proponenti gli ordini del giorno sulla Cuneo-Nizza e più specialmente all'onorevole Biancheri, di ritirare tali ordini del giorno che aveano presentato, io ciò chiedendo e ottenendo, ho reso un grandissimo vantaggio a quella linea Cuneo-Fontan-Nizza, che è sì calorosamente propugnata dall'onorevole Di Sambuy e dalla città di Torino.

Imperocchè l'ordine del giorno Biancheri era il seguente:

« Sarà continuata dal Governo, in adempimento della legge 29 luglio 1879, ed in conformità dei tronchi già eseguiti, la costruzione della ferrovia Cuneo-Tenda *per Ventimiglia e Nizza, seguendo il tracciato sul territorio nazionale, con esclusione di ogni allacciamento al territorio straniero* ».

E nello svolgerlo l'onorevole Biancheri fra l'altro diceva: « Ed ecco le imperiose ragioni per le quali il Governo non *deve mai, assolutamente mai, ammettere che la nostra*

ferrovia, scendendo da Tenda per la valle Roja, corra ad allacciarsi ad altra ferrovia sul territorio francese ».

Il discorso, che in modo così assoluto escludeva la Cuneo-Nizza per Fontan e Sospello, aveva fatto nella Camera una grandissima impressione, e l'onorevole Di Sambuy avrà letto nel resoconto ufficiale, che alla fine di quel discorso sta scritto: *Vivissimi*, GENERALI *e prolungati applausi.*

Se quell'ordine del giorno fosse stato posto ai voti, non è dubbio che una grandissima maggioranza lo avrebbe approvato, e così la tesi propugnata ora dall'onorevole Di Sambuy sarebbe stata grandemente pregiudicata; sarebbe stata dal voto della Camera vincolata l'azione del Governo a tale riguardo, vincolata a non consentire la linea di Fontan. (*Approvazioni*).

Ora invece, essendo impregiudicata la questione, io, per quanto debba contrariare la tesi così calorosamente e vigorosamente sostenuta nella Camera elettiva dall'onorevole Biancheri, per quanto l'atteggiamento della Camera elettiva d'allora sia presente alla mia memoria, pur tuttavia dichiaro che accetto la proposta della Commissione Reale per lo studio delle ferrovie complementari, e per conseguenza alla domanda dell'onorevole Di Sambuy, se il Governo è disposto ad inscrivere i 36 chilometri della Valle Roja invece dei 62 della Valle Nervia, rispondo chiaramente: sì.

Trattasi adunque di iscrivere i 36 chilometri di cui nelle conclusioni della Commissione Reale; e quindi non soltanto i 19 chilometri che corrono sul nostro territorio per la linea Fontan-Sospello-Nizza, ma anche i 17 chilometri della linea Breglio-Ventimiglia, chè tale è appunto la proposta della Commissione Reale.

Ecco come essa ha designato la linea:

Vievola-Tenda, comune a tutti i tracciati . .	m.	8.428
Tenda confine nord	»	10.805
Confine sud Ventimiglia	»	17.000

Non si può adunque scindere la proposta della Commissione. Col provvedere ad una parte soltanto di tale proposta, e cioè ai 19 chilometri che allacciano alla linea di Fontan, non sarebbe *impregiudicata*, come pur disse di volere l'onorevole Di Sambuy, la questione della Breglio-Ventimiglia. Al contrario in tal caso non solo sarebbe pregiudicata, ma può dirsi addirittura che, una volta costruiti i 19 chilometri senza l'accordo per gli altri, questa Breglio-Ventimiglia, secondo ogni presunzione, non si conseguirebbe più. Ed anche il far precedere l'un tronco all'altro potrebbe produrra deviazioni rovinose.

Il Ministero è dunque favorevole alla linea Cuneo-Nizza per Fontan, e farà ogni sforzo per poter presentare il più presto possibile il disegno di legge per la esecuzione di essa. Ravvisa importantissimi gli scambi che questa linea è destinata ad attuare, ed è tratto, anche in opposizione alle voci sôrte alla Camera a tale proposito, a siffatta esecuzione, sia per assecondare i voti fervidissimi della benemerita città di Torino, sia anche come pegno di amicizia verso la Francia.

Ma in pari tempo il Ministero non può postergare l'altra linea Cuneo-Ventimiglia, mediante la diramazione Breglio-Ventimiglia.

Sarebbe moralmente impossibile non far corrispondere alla linea diretta per Nizza questa per Ventimiglia, la quale avrebbe già avuto per sè la legge nel suo testo, e nella sua lettera precisa, nella sua categorica dizione: « Cuneo-Nizza *per Ventimiglia* ». Le parole dette dal compianto Depretis nella discussione della legge del 19 luglio 1879, che i propugnatori delle opposte opinioni invocano ciascuno a favore della propria, e che la Commissione Reale ricordò e interpretò, come disse l'onorevole senatore Pelloux, a favore della linea Breglio-Ventimiglia: le parole del Depretis non avrebbero in verun caso valore contro la lettera chiara e precisa della legge.

Ed oltrechè il testo della legge, razionalmente poi gli stessi interessi intrinsecamente inerenti alla linea per Ventimiglia lo esigono.

Sarebbe gravissima colpa trascurare gli interessi nazionali sì splendidamente rappresentati dalla Liguria occidentale, gli interessi di questa bella parte d'Italia che tanto attira gli stranieri; e questi interessi sacrificare facendo divergere il moto che converge alle nostre coste.

Obbligare il viaggiatore che sta per arrivare a Ventimiglia, a Bordighera, a Ospedaletti, a San Remo, obbligarlo a fare il giro per il territorio estero per arrivare a queste città, sarebbe inconcepibile: sarebbe proprio non soltanto dimenticare questi interessi, ma un immolarli ad interessi opposti, recando a sì importanti zone del territorio nazionale inestimabili danni. (*Benissimo!*).

Il Governo deve adunque con fermo proposito soddisfare tutti gli interessi mediante la proposta conciliativa della biforcazione per Ventimiglia e per Nizza messa innanzi dalla Commissione Reale e invocata dall'onorevole senatore Di Sambuy.

Ciò è tanto più imperiosamente richiesto perchè le popolazioni della Liguria occidentale da venti anni pagano i loro contributi per la linea Cuneo-Ventimiglia, compreso il traforo del Colle di Tenda, contributi i quali, ove la Breglio-Ventimiglia non venisse costruita, andrebbero, coll'applicazione del mestissimo *sic vos non vobis*, a beneficio non di quelle popolazioni che hanno spese le predette somme, ma a beneficio di interessi in opposizione ai loro.

È vero che per la costruzione della diramazione Breglio-Ventimiglia occorre il concorso della Francia, per un breve tratto di circa sei chilometri i quali devono essere costruiti sul territorio francese, e che richiedono una tenue spesa.

Ma per le relazioni cordiali, per la reciproca fiducia che felicemente corrono fra le due nazioni e i due Governi, non dubito che questi si intenderanno, e che la Francia darà al pari di noi il proprio consenso, la propria adesione alla proposta conciliativa testè indicata. (*Approvazioni*).

È troppo ragionevole tale proposta per non essere accolta. Noi faremo volentieri sul nostro territorio, colla spesa di diciassette milioni quei diciannove chilometri che, unendoci alla linea di Sospello, ci conducono direttamente a Nizza, alla costa francese; la Francia in contraccambio è ragionevole e giusto consenta alla costruzione di quei sei chilometri che passano sul suo territorio e che esigono assai più tenue spesa.

Quanto alle difficoltà militari per l'esecuzione delle due linee, l'onorevole senatore Pelloux, che tanto conosce quei luoghi, vi disse che queste difficoltà non vi sono da parte nostra, e, molto meno, da parte della Francia.

Io non voglio entrare in questo argomento, perchè penso che se anche queste difficoltà esistessero, sarebbero superate da ambedue le parti. (*Approvazioni*).

Ed io assicuro l'onorevole senatore Pelloux e il Senato che nelle iniziate trattative il Ministero porrà per coscienzioso dovere il massimo zelo, la massima cura, avendo io sempre considerato di suprema importanza la predetta soluzione conciliativa di tale vertenza. (*Benissimo!*)

Io credo adunque che a ciò si arriverà, essendo nel pensiero del Governo le due linee strettamente, inscindibilmente connesse.

L'onorevole Di Sambuy con eloquente parola, ispirata all'eloquenza sfolgorante de' grandi fatti storici, augurò che io fra tre anni rappresenti il Governo italiano alla inaugurazione a Fontan della Cuneo-Nizza. Se non io, che sarò allora a riposo; egli certamente, così efficace propugnatore di quella congiunzione fraterna, assisterà al suo compimento; e nessuno più di me esulterà di questo fausto avvicinamento alla Francia, perchè a que' prodigi di valore, a que' giorni di deliranti entusiasmi da lui evocati ricordando gli immortali nomi di Magenta e Solferino, io devo l'adempimento del grande sogno della mia giovinezza: l'indipendenza della mia terra natale. (*Vivissime e generali approvazioni*).

Ma per quel giorno di letizia fraterna è necessario che nessuno si contristi, nessuno imprechi, ma sieno salvi tutti gli interessi, come sono effettivamente tutelati da quelle proposte della Commissione Reale alle quali fece continuo e caldo appello l'onorevole Di Sambuy. (*Vivissimi e prolungati applausi; moltissimi senatori si recano a congratularsi coll'oratore*).

Nella tornata del 2 dicembre il Senato approvò il disegno di legge che entrò negli Atti del Governo con data 4 dicembre 1902 e col numero 506.

Inchiesta parlamentare sull'esercizio delle ferrovie

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 22 marzo 1902.

Svolta una proposta dagli onorevoli Pantano e Colajanni per una inchiesta parlamentare sull'esercizio delle ferrovie, l'onorevole Zanardelli, presidente del Consiglio, dichiarava:

Io pure non mi oppongo alla presa in considerazione per omaggio alla costante pratica parlamentare; ma faccio tutte le riserve in merito, giacchè anche in materia di ordinamenti ferroviari mantengo le mie antiche e fermissime convinzioni che, per questa parte, l'onorevole mio amico Pantano lo sa benissimo, non sono conformi alle sue. Lo ripeto: in omaggio alla pratica nostra costante non mi oppongo alla presa in considerazione di questa proposta di legge.

Tornata del 3 giugno 1903.

Il 23 maggio era cominciata la discussione della mozione firmata dall'onorevole Pantano e da molti altri dell'estrema sinistra per invitare il Governo, in vista della prossima denunzia delle vigenti Convenzioni ferroviarie, a non assumere impegni di sorta per il futuro assetto dell'esercizio ferroviario, prima di aver sottoposto all'approvazione del Parlamento i criteri e le norme a cui tale esercizio dovrà essere informato. Dopo lo svolgimento fattone dall'onorevole Pantano, parlarono gli onorevoli De Viti De Marco, Majorana, Guicciardini, Brunicardi, Rubini, Luzzatto Arturo, Alessio, Riccio Vincenzo, Nofri, Carmine, Rava, Torrigiani, Placido, Ferraris Maggiorino, Giusso, Fortis, De Andreis, Guerci, Romanin-Jacur, Pellegrini, ai quali rispose il 2 giugno il ministro dei lavori pubblici Balenzano. Nella seduta del 3 giugno, dopo i discorsi dell'onorevole Sacchi e dell'onorevole Pantano, parlò il Presidente del Consiglio onorevole Zanardelli.

(*Segni di attenzione*). L'onorevole Pantano ha cominciato il suo discorso dicendo non essere questa una discussione accademica, ed io convengo con lui. Anch'io credo, come mostrarono di credere, fin dall'inizio della presente discussione, l'onorevole Guicciardini, l'onorevole Carmine, l'onorevole Arturo Luzzatto ed altri, che questa discussione è veramente proficua, ed io dò lode all'onorevole Pantano di averla promossa.

In un problema tanto difficile, come è quello dell'ordinamento delle nostre strade ferrate, è bene che il Governo abbia udito, abbia conosciuto gli apprezzamenti, le opinioni, i giudizii di quanti studiarono con amore questo problema, che, ripeto, è estremamente difficile; e il Governo, per tal modo, di tali apprezzamenti, di tali opinioni, di tali giudizii potrà tenere conto, e prenderne norma nelle proprie determina-

zioni. Quindi io dò lode, come già dissi, all'onorevole Pantano di aver promosso questa discussione.

Ma io speravo che egli avesse soltanto in mira la discussione medesima e non insistesse nella sua mozione. Imperocchè, io dico il vero, per quanto apprezzi gli argomenti addotti da lui e dall'onorevole Sacchi, io non so proprio darmi ragione che si possa venire a chiedere al Governo di presentare così vagamente dei criterii, come è stato detto, e delle norme. L'onorevole Sacchi ha testè invocato in proposito l'iniziativa parlamentare, ed io sono ben lungi dal negare i diritti proprii dell'iniziativa parlamentare. Ma non può essere certo proprio dell'iniziativa parlamentare che il Governo debba scrivere, sulla falsariga dell'Assemblea, anche quello che non è nelle sue opinioni e ne' suoi convincimenti. Esso di ciò che fa, di ciò che propone, deve avere l'intimo convincimento, se deve averne la responsabilità. Quindi io dico il vero che speravo veramente e spero che non si persisterà in questa mozione, perchè del resto mi pare che quasi tutti gli oratori abbiano espresso l'idea che nulla deve essere pregiudicato, ed io dò la promessa più ferma, più assoluta, come dirò più ampiamente in séguito, che non intendo di pregiudicare nulla. (*Benissimo!*)

Del resto è evidente che, se non fosse cosa intrinsecamente assurda, per il Governo sarebbe assai più comodo il fare quello che chiedesi nella mozione. E invero è ancor più scabroso sulla via delle concrete proposte l'officio del Governo; perchè proponendo, ad esempio, l'esercizio privato mediante convenzioni concrete, alle obbiezioni di massima di chi è fautore dell'esercizio governativo, si aggiungerebbero quelle dipendenti dalle condizioni, dalle clausole dei contratti, le quali sarebbero oggetto delle critiche più minute, più sottili, più acerbe, per mostrarle onerose, pregiudicievoli nel loro sistema ed anche soltanto nei loro particolari, sì da potere le proposte del Governo, per tali clausole contrattuali, esser respinte non solo dai fautori dell'esercizio governativo, ma anche dai partigiani dell'esercizio privato.

Perciò vede la Camera che il Governo, ciò sostenendo, non conformasi per nulla al proprio tornaconto, al proprio comodo, e non obbedisce che a ragioni evidenti di intimo convincimento, non volendo mettere la sua firma se non a ciò, di cui è assolutamente convinto.

Per tali ovvie considerazioni null'altro il Governo può accettare, se non l'impegno di presentare nel più breve tempo possibile le sue proposte circa l'ordinamento delle nostre strade ferrate, pel tempo in cui scadono le Convenzioni vigenti, secondo che propone l'onorevole Rubini.

Ed ora vengo ad aggiungere brevi parole a quelle pronunziate dall'onorevole mio collega ed amico, il ministro dei lavori pubblici, per esprimere le nostre opinioni in argomento.

Tali opinioni, le mie opinioni individuali specialmente, sono da lungo tempo assai conosciute; chè ebbi l'occasione di esplicarle due volte assai ampiamente; la prima, come ministro dei lavori pubblici, nel giugno del 1876, or è già un quarto di secolo; la seconda nel dicembre del 1884, sul finire della lunghissima discussione da cui ebbero vita le vigenti Convenzioni. Le espressi in discorsi, che vedo ben noti in questa Camera dalle citazioni che con gentile deferenza ne furono fatte, e ciò rende più semplice il mio cómpito, più doverosa per me la brevità.

Quella opinione io non ho mutato, e solo mi trovo in una condizione di cose, che rende meno bella l'ora presente per me, poichè nel 1876 avevo il compiacimento di vedere che tutta l'antica Sinistra era come un sol uomo, concorde, unanime, fervidamente unanime, nel propugnare l'esercizio privato. (*Commenti*).

Io fui sempre adunque, e sono favorevole all'esercizio privato, con predilezione e preferenza, è vero, come fu osservato dagli onorevoli Pantano, Guicciardini, Brunicardi e Carmine, per quello che è l'esercizio privato puro e semplice, cioè per le concessioni propriamente dette.

Queste concessioni propriamente dette sono quelle, che si affidano alle iniziative, alle responsabilità, alle forze at-

tive degli individui e delle Società, di quelle Società, contro cui non ho per conseguenza alcun pregiudizio, come non se ne hanno in Francia, in Inghilterra, negli Stati Uniti, dove pure immani catastrofi vi furono da parte delle Società e vi furono dei casi proverbialmente vergognosi, come quelli che ha citato oggi l'onorevole Pantano, rispetto all'Italia. Del resto non posso dimenticare che, se nei predetti paesi le Società hanno giganteggiato cotanto, esse in Italia ebbero la nascita, i congegni, gli organismi; sicchè in esse l'Italia, nei giorni delle sue fiorenti Repubbliche del medio-evo, trovò forza, ricchezza, lustro e splendore.

Se adunque, come fu osservato, io preferii il sistema delle libere concessioni, ricordo però che nel 1876 dichiarai di accettare anche il sistema, che allora dicevasi olandese, dell'affitto; mentre nel 1884 dissi che, sebbene nel 1876, ripeterò le mie parole, *avessi vagheggiato questa fata morgana delle società semplici conduttrici*, pure nello studiare le Convenzioni del 1877 mi ero convinto che troppo difficile era applicare per mezzo delle medesime un vero e proprio servizio privato.

Nullameno, ne veniva da ciò ch'io fossi nel 1884 fautore dell'esercizio governativo? No, veramente; poichè il sistema dell'esercizio governativo si discosta ancora maggiormente dal sistema delle concessioni propriamente dette, da me preferito.

Il sistema dell'esercizio governativo ha sempre, per me, tutte quelle obbiezioni economiche, finanziarie, amministrative e politiche, che esposi alla Camera nelle predette discussioni.

Io nell'onorevole Pantano schiettamente ammiro la fede, la costanza, l'ardore, la tenacia dei convincimenti. Io vidi troppo spesso e troppo davvicino nella mia vita le sfrontatezze ed i voltafaccia derivanti dai più ignobili impulsi, per non fare gran caso della sincerità e della costanza delle opinioni, anche opposte alle mie, per non serbare a questa sincerità e costanza dei convincimenti le mie simpatie, perfino

nel caso che esse rivestissero il carattere di quell'illuminismo, che fu il suggello delle fedi più ardenti e devote.

Ma gli argomenti dell'onorevole Pantano non mi sembrano avere praticamente una base nei fatti e nelle cifre.

Intanto premetto (poichè se ne è parlato nel primo discorso dell'onorevole Pantano, e ieri dal mio collega ed amico, l'onorevole ministro dei lavori pubblici) premetto che non intesi come l'onorevole Pantano potesse porre in dubbio le parole recentemente pronunciate a favore dell'esercizio privato dal Presidente della Repubblica francese, Loubet. Queste parole si trovano pubblicate nei giornali politici e nei giornali tecnici dello scorso aprile.

Il Presidente Loubet, or è circa un mese, due volte espresse le sue idee fermamente favorevoli all'esercizio privato, la prima volta a Sidi-Bel-Abbès, la seconda a Perrègaux. « Io vi ringrazio, egli disse la prima volta al presidente della Società dell'Ovest, di aver ricordato il mio passaggio al Ministero dei lavori pubblici. Io ho rimpianto una sola volta il potere, e fu nel giorno in cui sono uscito da quel Ministero. Ed io non posso dissimularvi che le mie simpatie si volsero sempre all'esercizio privato delle strade ferrate, e non mutarono mai. Leggevo recentemente l'opera di uno specialista militare che, esponendo la questione delle strade di ferro nei diversi paesi dell'Europa centrale, faceva conoscere che il regime dell'esercizio di Stato, era riprovato anche in paesi che l'avevano adottato. Che questa esperienza ci illumini; di certo questo studio coscienzioso mi confermò nelle idee che ho sempre sostenuto, ed a cui son sempre rimasto fedele ».

Certamente in un tempo, come il presente, in cui anche in Francia si agita la questione dei riscatti, nessuna parola può immaginarsi più competente, più autorevole di questa a favore dell'esercizio per mezzo delle Società.

Ed una autorità non meno alta e simpatica per me, è quella che ci viene dalla Svizzera, dove il riscatto e l'esercizio di Stato furono ardentemente ed energicamente combattuti dal più illustre e liberale dei suoi uomini di Stato, da Numa

Droz; da questo operaio e giornalista, che a trenta anni divenne membro del Governo e presidente del Consiglio degli Stati, e più tardi presidente della Confederazione Elvetica; da questo repubblicano appartenente, come disse l'onorevole Carmine, al partito radicale, cui l'Europa pensava di affidare il Governo dell'isola di Creta, quando la morte lo rapì ai suoi alti destini; da quest'uomo del lavoro e del dovere, che fu in pari tempo un alto intelletto e una grande coscienza.

Or bene, quest'uomo, cui inoltre una specialissima competenza nella materia aveva data la carica che tenne a Berna di presidente dell'ufficio internazionale dei trasporti, questo uomo fece ogni sforzo per impedire nella sua patria i riscatti e l'esercizio governativo, in un tempo in cui tutte le speranze per floridi sentieri erano rivolte a questo modo di esercizio. « Occorre del coraggio, egli disse, per lottare contro la corrente, che si precipita verso il paese incantato del riscatto ». Questo coraggio egli lo ebbe senza debolezza e senza esitazione, e le sue argomentazioni furono profetiche, poichè le speranze, cui ho accennato, diedero luogo a prossimi disinganni.

L'onorevole Carmine osservò che le argomentazioni del Droz non sono applicabili all'Italia, perchè l'Italia ha già in massima parte il possesso delle linee senza bisogno di procedere a riscatti. Ma il Droz non invocò soltanto ragioni finanziarie contro l'esercizio di Stato, ma invocò pure ragioni politiche, per quella stessa avversione all'accentramento, che poco prima, egli disse, aveva fatto respingere nella Svizzera la Banca di Stato, e, aggiunse, per non dare soverchia potenza al Governo federale e per tema altresì delle influenze parlamentari.

Ho detto che le parole del Droz furono profetiche, poichè le speranze che il Messaggio federale proponente il riscatto aveva fatto brillare, non furono adempiute.

L'onorevole Giusso nel suo discorso già narrò il fatto di quel contadino dell'Appenzel, che nel *referendum* aveva votato per il riscatto affine di ottenere l'esercizio di Stato, e appena l'esercizio governativo fu attivato presentandosi al treno per andare a Berna senza prendere il biglietto (*Si ride*) erasi abban-

donato ad una collera violenta, allorchè seppe di dovere pagare il biglietto come prima.

Nuovi treni eransi fatti sperare, treni comodi per tale o tal'altra influenza politica, nuove stazioni e fermate, nuovi e più rapidi orarii, grandi riduzioni di tariffe, beneficî tutti che poi furono negati o differiti. Chi vuole averne i particolari, non ha che da leggere il libro dell'Haguet pubblicato pochi mesi addietro ed intitolato: *Il riscatto delle strade ferrate e le sue conseguenze.*

Nè diversamente è da dirsi degli altri paesi, nei quali è in vigore l'esercizio di Stato.

Io mi permetterò di accennare rapidamente le più spiccate conseguenze degli esercizi governativi.

E comincierò dal Belgio, perchè essendo quello Stato informato ad uno schietto sistema parlamentare come il nostro, uguali se ne possono desumere gli effetti.

I risultati finanziari dell'esercizio belga appaiono deplorevoli, essendo stata nel 1900 quella rete passiva di tre milioni, e di sei milioni nel 1901, proprio mentre l'aumento dei prodotti era salito da 36,000 lire a chilometro a 50,000. E ciò è dovuto all'enorme aumento delle spese di esercizio cresciute negli ultimi anni del 42 per cento. Queste spese d'esercizio furono da ultimo, nella rete dello Stato, del 58, del 67 ed anche del 68 per cento, mentre, sulle linee che nello stesso Belgio esercitano le compagnie private, tali spese non furono che del 49 per cento nel *Grand Central*, e discesero al 36 e al 35 nel nord-Belga.

Il deputato Hubert, relatore del bilancio Belga del 1889, dopo aver rilevato questo aumento del coefficiente di esercizio, nonostante l'enorme incremento delle entrate, soggiunge: « La principale causa di questo stato di cose è il Parlamento. Ad ogni istante, alcuno reclama miglioramenti di esercizio, creazione di stazioni, attivazioni di fermata, tariffe di favore per le industrie che lo interessano. E per il miglioramento della sorte degli impiegati e degli operai, nonostante le somme già spese a questo titolo che si elevano a dieci milioni, quanti aumenti e quanti reclami continuano sempre! È questo, sog-

giunge il relatore belga, un male inerente all'esercizio di Stato, in cui il danaro di tutti sembra essere il danaro di nessuno ».

Ma queste avvertenze del relatore non valsero a vincere delle tendenze, che sono fatalmente proprie dell'esercizio di Stato in un regime a sistema parlamentare.

La discussione del bilancio delle strade ferrate, anche nel successivo anno 1901, come di solito, durò per settimane, e fu il campo aperto a sempre nuove esigenze. L'andazzo fu tale, che si dovette stabilire dalla Camera che, nel bilancio delle strade ferrate, nessun deputato potesse parlare più di dieci minuti, e fu pure stabilito che non potessero parlare più di otto oratori. Ma che valse? Nel resoconto stenografico del 18 luglio 1901, si legge ciò che diceva il ministro delle strade ferrate Liebaert: « Signori, egli disse, la Camera può veramente felicitarsi di avere con felice innovazione deciso di limitare il numero degli oratori nella discussione del bilancio delle strade ferrate. Questo numero fu fissato ad 8 in massima, e grazie a questa restrizione, 32 oratori soltanto sfilarono alla tribuna. (*Si ride*). Immaginate che cosa sarebbe avvenuto senza la adozione di questo saggio provvedimento ».

E poichè ho discorso dei documenti del Parlamento belga, vengo ad un argomento trattato ieri dall'onorevole mio collega Balenzano, e cioè all'attivazione della trazione elettrica sulle nostre linee, per cura delle Società Mediterranea ed Adriatica.

L'onorevole Balenzano disse che le Società arrischiarono parecchi milioni, i quali, se l'esperimento non riusciva, sarebbero stati per esse perduti.

A tal punto ho rilevato una interruzione, la quale pareva indicare che avrebbe fatto lo stesso anche lo Stato, ove avessimo avuto l'esercizio governativo.

Ebbene, il senatore Ancion, relatore al Senato belga del bilancio delle strade ferrate per il 1902, dice che da anni si reclama nel Belgio questa trazione elettrica sulla importantissima linea da Bruxelles ad Anversa, ma che il Governo non volle mai saperne di farla, dicendo che si tratta di una

linea troppo rischiosa ne' suoi risultati, sicchè il Governo non vuole esporre a tale spesa le finanze dello Stato trattandosi di un esperimento tecnico.

Ma esso senatore Ancion, in quella relazione, soggiunge che però questa linea a trazione elettrica fu attuata in Italia dalla Mediterranea, sulla linea Milano-Gallarate-Porto Ceresio.

Ivi infatti l'esperimento fu fatto e la Mediterranea anticipò a suo rischio e pericolo cinque milioni. L'esperimento riuscì e ne vennero vantaggi per la Società, per lo Stato, per il pubblico. La tariffa dei viaggiatori fu ridotta in media del 45 per cento, la velocità dei treni, che era in media di 40 a 50 chilometri, è stata notevolmente aumentata, portata, cioè a 60 chilometri per i treni omnibus e sino a 80 per i treni diretti. L'esperimento, ripeto, riuscì tanto che, nei primi dodici mesi di esercizio a trazione elettrica, i prodotti furono di lire 1,380,000, con un aumento di lire 440 mila sul corrispondente periodo dell'anno precedente, aumento che corrisponde quasi al 50 per cento, e va sempre crescendo.

Lo stesso fu fatto dall'Adriatica per le linee valtellinesi, coll'anticipazione di otto milioni, e anche in Valtellina l'esperimento riuscì; sicchè questi luoghi divennero, per la novità e buona riuscita degli esperimenti, il pellegrinaggio di Commissioni tecniche dalla Germania, dall'Austria, dalla Francia, dall'Inghilterra.

Io potrei estendermi ancor molto su questi dati del Belgio, per trarne argomenti a favore dell'esercizio privato; ma non voglio farlo, perchè l'ora è tarda e desidero che si venga oggi stesso alla votazione. Aggiungerò soltanto che le delusioni, le lagnanze, gli inconvenienti, cui diede luogo nel Belgio l'esercizio di Stato, fecero esclamare a un deputato pubblicista di quel paese: « Quando le strade ferrate erano amministrate dalle Compagnie, esse erano sotto il controllo dei poteri pubblici; ma ora, che sono sotto l'esercizio governativo, chi controlla lo Stato? »

Si sono poi immensamente vantati dall'onorevole Pantano e da altri i risultati dell'esercizio governativo in Germania.

Eppure anche in ciò l'esame particolareggiato dei fatti dimostra che non corrispondono queste affermazioni alla realtà. (*Commenti*).

C'è poco da contrastare in proposito. Quel tal volumone, che l'onorevole Rava ha l'altro giorno sollevato in alto mostrandolo alla Camera, quel libro di cui ha ampiamente parlato anche l'onorevole Carmine, il libro di Riccardo de Kauffmann, professore dell'Università di Berlino, libro veramente magistrale, paragona le prove dell'esercizio privato in Francia e dell'esercizio governativo in Germania, e dimostra la superiorità, in tutto, del sistema francese.

Il Kauffmann dimostra come in generale la velocità sia minore in Germania che in Francia, la sicurezza del pari; poichè gli scontri ed altri minori incidenti in Germania sono strabocchevolmente in maggior numero; e quanto alle tariffe, di cui tanto si è parlato, sebbene in apparenza quelle tedesche appaiano più basse, non lo sono affatto, e sopratutto sono male ordinate per la mancanza di tariffe differenziali in Francia cotanto diffuse: condizione di cose questa, tanto più deplorata in quanto che nel 1882, quando appunto si trattava di nazionalizzare, secondo la parola usata, le strade ferrate, il Governo aveva fatte le maggiori promesse, aveva suscitato le più rosee speranze circa i ribassi di tariffa, che l'esercizio di Stato avrebbe potuto introdurre a favore dell'industria nazionale.

« Le promesse del Governo, dice il Kauffmann, non furono mantenute, ed esso si è costantemente storzato di cavare danaro il più possibile dalle strade ferrate ».

Io potrei seguitare lungamente in questa via de' confronti, tutti a favore dell' esercizio privato, dimostrando la grande differenza anche del coefficiente delle spese di esercizio che in Francia scese nel 1900 al 54 per cento, mentre in Germania salì dal 60 al 62 per 100; ma, come dissi, non voglio a quest'ora occupare a lungo la Camera, e ometto perciò tutti i confronti, tutti gli altri dati che potrei citare e che sono pure eloquentissimi, in quanto specialmente li desumo da una

fonte così imparziale, come è quella dell'illustre scrittore tedesco.

Però, dacchè vedo qui presso l'onorevole Brunicardi, il quale nel suo acuto discorso richiamò l'attenzione della Camera sull'argomento delle condizioni di favore fatte a grossi speditori, io gli faccio osservare che, se Italia piange, Germania non ne ride, essendo tali condizioni di favore largamente consentite nella rete germanica.

Lo Stato aveva dichiarato, per bocca di Bismarck, che lo scopo principale dell'esercizio governativo non era di aumentare i redditi o di trarne dei vantaggi finanziarî, ma di favorire lo sviluppo del traffico ed il progresso economico e sociale. In fatto, invece, avvenne che il reddito è l'intento supremo del Governo, e il ministro dei lavori pubblici a tutte le domande di riforme e di riduzione di tariffe a favore dei viaggiatori, del commercio e dell'agricoltura, risponde alla Camera « che la situazione finanziaria dello Stato vieta di correre i rischi, che trarrebbe seco una diminuzione di tariffe ».

« Così, conclude il Kauffmann, si fa della rete di Stato una specie di sanguisuga, che esaurisce il lavoro industriale ».

L'onorevole Carmine, pure ammettendo nel suo discorso l'eloquenza di queste cifre e l'autorità dello scrittore tedesco da cui partono, ha osservato che lo stesso Kauffmann ad uno scrittore francese, l'Ardouin-Dumazet, il quale supponeva che il detto professore avrebbe desiderato per il suo paese ciò che lo seduce nel sistema privato adottato in Francia, rispose invece che egli preferiva che la Germania mantenesse il proprio sistema. È vera questa risposta del Kauffmann; ma, come lo stesso Ardouin soggiunse nel riferirla, il Kauffmann ciò disse per ragioni politiche, perchè, cioè, considera la rete di Stato come il suggello intangibile della unità, e perchè, soggiunge l'Ardouin (il quale è quello scrittore citato dal Loubet nelle parole da me ricordate), è nella natura del Governo germanico di tutto trarre in mano dello Stato.

Ma ciò non toglie la solenne affermazione della superiorità del sistema francese riconosciuta dal grande scrittore tedesco.

Avrei da parlare anche dell'Ungheria e dell'Austria, per trarne analoghi argomenti. Ma lascio andare, tanto più che ne ha parlato ieri l'onorevole mio collega Balenzano.

Lascio anche tuttociò, che, in risposta a considerazioni fatte nella presente discussione, potrei dir sul coefficiente di esercizio presso di noi. Ne parlò già l'onorevole Balenzano, ed altre cose molte potrei soggiungere, ma non lo faccio, e mi affretto alla conclusione.

Io con antica e sincera convinzione credo di aver dimostrato, e lo avrei potuto più ampiamente, l'intrinseca superiorità dell'esercizio privato.

Ma in ultima analisi, allo stringere dei conti, sembra che lo stesso onorevole Pantano e gli altri sostenitori dell'esercizio di Stato implicitamente ne ammettano gli inconvenienti, se questo esercizio sia condotto direttamente dal Governo; inconvenienti, che si verificano da una parte per l'immancabile andazzo di lentezze, d'intralci, di inattività, e d'altro lato per il lubrico pendio di spese, d'influenze, di condiscendenze.

Sembra, dico, che i fautori dell'esercizio di Stato ciò ammettano, poichè si affrettano a soggiungere come l'accettazione dell'esercizio di Stato debba avvenire, però, mediante amministrazione autonoma, di cui alcuni oratori enumerarono anche i particolari.

Intorno a ciò ha ieri ampiamente discorso l'onorevole mio collega, il ministro dei lavori pubblici, sicchè io ne parlerò assai brevemente.

A me pure sembra uno strano miraggio cotesto di credere di potere chiudere i cancelli alla natura del sistema adottato. È più che mai il caso dell'oraziano *naturam expellas furca, tamen usque recurret.*

A me pure sembra uno strano miraggio cotesto di credere di poter rendere diversa da quello che è realmente una

amministrazione governativa, di supporre l'abdicazione del Governo e del Parlamento in ciò che è nelle loro naturali, ovvie competenze, di immaginarsi di mutare l'indole, le leggi, la sostanza dell'amministrazione medesima, affidando ad altri che ai rappresentanti della Nazione gli interessi del paese.

Sono così ovvie queste considerazioni che l'onorevole Carmine, della cui opinione si fe' forte l'onorevole Pantano, pur mettendo innanzi l'idea di questa amministrazione autonoma, si è mostrato molto, ma molto scettico quanto ai risultati.

L'idea di questa amministrazione autonoma, che mai venne in mente nè nel Belgio, nè in altri paesi (e qui mi permetto di dire all'onorevole mio amico Sacchi - il quale ieri affermò, interrompendo il mio collega Balenzano, esistere tale amministrazione autonoma nella Germania -, essere questo un equivoco, poichè in Germania la direzione del servizio spetta al ministro dei lavori pubblici, dal quale emanano tutte le disposizioni riguardanti perfino le più minute particolarità) tale idea, dicevo, è presa dalla Svizzera, che tale amministrazione autonoma ha voluto costituire e l'ha costituita, ma con quelle conseguenze che sono ben note.

Venute in suo esercizio le strade ferrate, il Governo Svizzero, adottata la cosidetta amministrazione autonoma, non credette di aver meglio da fare che di prendere per capo di questa amministrazione autonoma un Borgnini svizzero (*Si ride*), di conferire, cioè, al direttore di una delle Società riscattate, il « Central Suisse » vale a dire al Weissembach, il posto di Direttore generale della rete dello Stato. Ma, costituita questa pretesa amministrazione autonoma, si erano fatti i conti senza coloro, in cui risiedono dello Stato i pieni poteri, i quali non vollero in alcun modo abdicare alle facoltà di pieno sindacato, di esame particolareggiato delle entrate e delle spese.

Nessuna limitazione di facoltà le Assemblee elvetiche vollero subire.

E non soltanto vi fu conflitto fra Amministrazione speciale ed Assemblee legislative, fra Governo e Assemblee, le quali rivendicarono altamente le proprie prerogative, ma vi fu persino conflitto fra Governo e Direzione generale così detta autonoma. Imperocchè il Governo dichiarò che nemmeno il bilancio approvato dall'Assemblea federale poteva influire sul diritto di vigilanza del Ministero dei lavori pubblici, poteva vincolare il Ministero, più che non lo vincolerebbe il bilancio approvato di una Società privata. (*Commenti*). Ecco i risultati dell'Amministrazione autonoma nel solo paese in cui fu introdotta.

Ma ormai voglio concludere. (*Segni di attenzione*). Io, per le ragioni tutte esposte fin qui, confermo le mie decise preferenze per l'esercizio privato, preferenze che rimangono immutate; ma dichiaro però che intendo, in pieno accordo con i miei colleghi, di affrontare il problema senza alcun partito preso, e non voglio ora pregiudicare alcuna soluzione.

E tanto più sarò facilmente creduto, quando dichiaro di voler affrontare il problema senza alcun partito preso, senza predilezioni prestabilite che mi attraggano e mi seducano, dappoichè, fautore io, come in questa discussione fu continuamente ricordato, delle concessioni vere e proprie, io veggo di esse le grandissime difficoltà.

Queste concessioni, come già osservai nel 1884, si affidano alle leggi economiche, trovano in esse le più efficaci guarentigie, si affidano, secondo che dissi nelle parole che l'onorevole Carmine ebbe la bontà di citare, « si affidano a quanto ha di solerte, di assiduo, di inventivo, di volonteroso, di ostinato l'interesse privato », suppongono quindi una grande facoltà d'iniziativa, dei grandi mezzi di spontanea e feconda attività, una grande elasticità ed alacrità di movimenti, una grande libertà di azione.

Ora io convengo con l'onorevole Carmine che ciò poco si concilia con la tendenza prevalente, anche in paesi di esercizio privato come la Francia, la tendenza diretta a far sì

che lo Stato intervenga in tutto per regolare ogni particolarità del servizio ferroviario.

Se per ciò le concessioni propriamente dette mi sembrano estremamente difficili, che fare?

Si potranno escogitare combinazioni intermedie fra le concessioni e il semplice appalto?

Io, che l'esercizio di Stato bramo, appena si possa, evitare; io che, anche prescindendo dalle ragioni specifiche d'indole economica, amministrativa, finanziaria, di cui ho parlato, ho un'antica e profonda avversione alla onnipotenza autoritaria dello Stato che tutto accentri, tutto regoli, tutto imponga, tutto sottometta, tutto assorba e rendasi il dispensiero universale della vita del Paese, io, per ciò appunto, queste combinazioni, insieme col mio collega dei lavori pubblici, studierò assiduamente.

Lo farò, io ripeto, senza alcun partito preso, il che mi sarà tanto più facile, perchè ho sempre in mente le difficoltà, i vizii inerenti al sistema dell'affitto, difficoltà e vizii che dimostrai nel 1884.

Lo farò quanto alle Società, senza alcun pregiudizio a riguardo di esse, come senza timore di quelle influenze che pur sono lo spauracchio di molti.

Lo farò, convinto dei pericoli che si accumulano nella risoluzione del vasto ed arduo problema e quindi consapevole della eventualità di non riuscire; nel qual caso, come disse l'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici, noi proporremo, pur temendone le conseguenze, e procureremo di organizzare, il meglio che si sarà possibile, l'esercizio governativo. (*Bene! Bravo! — Commenti*).

La Camera, i cui oratori, dall'onorevole Pantano e l'onorevole Brunicardi, all'onorevole Maggiorino Ferraris e all'onorevole Rubini, mi furono larghi di una fiducia così commovente di benevolenza, crederà certo alle parole con cui, finendo, le dichiaro che, se io sono e mi sento esposto più che altri ad errori ed a manchevolezze, posso però darle sicuro affidamento che nessun secondo fine turberà... (*Oh! oh!*)

Voci. Ma no, no, no, no!

ZANARDELLI. ...turberà la mia azione, i miei sforzi; che tutto potrà farmi difetto, tranne la sicura coscienza di essere guidato serenamente, esclusivamente dalla doverosa, immancabile ed illimitata devozione al pubblico bene. (*Vivissime approvazioni — Applausi prolungati*).

La mozione dell'onorevole Pantano fu respinta con votazione nominale (56 sì, 237 no, 16 astenuti) e invece fu approvata la mozione Rubini-Sacchi: « La Camera, lasciando impregiudicata la questione della forma dell'esercizio, invita il Governo a presentare non più tardi del 30 novembre 1903 delle proposte concrete al riguardo dell'esercizio medesimo e per l'eventuale riscatto delle Meridionali, delle linee del Sempione e della Ovada-Alessandria e a sottoporre alla Camera un disegno di legge sulla contabilità e sul sindacato delle strade ferrate, che renda più effettivo il riscontro e la sorveglianza del Governo sull'azienda ferroviaria ».

Servizi postali e commerciali marittimi

Tornata dell' 8 febbraio 1877.

Discutendosi la conversione in legge del regio decreto 12 novembre 1876 che approvava la convenzione col comm. Florio relativa all'esecuzione provvisoria dei servizi marittimi della Trinacria, *l'onorevole Plebano, esposte le ragioni finanziarie per cui la* Trinacria *aveva ceduto tutti i suoi servizi al Florio, intendeva dimostrare i patti lucrosi fatti al Florio, il quale aveva anche ottenuto un aumento della sovvenzione. Dopo le spiegazioni del relatore Damiani, così rispondeva l'onorevole Zanardelli, ministro dei lavori pubblici:*

Non mi sarei mai immaginato che una convenzione, in cui il Governo, appunto per la responsabilità che prendeva stipulandola per decreto reale, salva la convalidazione del Parlamento, si è circondato diligentissimamente d'ogni cautela valendosi dei suoi consulenti legali, e provocò l'autorevole avviso del Consiglio di Stato, il quale esaminò quel contratto nella sostanza e nella forma e ne ravvisò e dichiarò l'urgenza e la convenienza; non mi sarei mai immaginato, dico, che una convenzione accolta, posso dirlo con vero compiacimento, dall'unanime approvazione del paese, senza distinzione di partiti; che ebbe l'approvazione incondizionata di tutti gli Uffici e gli encomii pure unanimi della Commissione, dovesse trovare opposizione in questo recinto. Ma così fu: *oportet enim, haereses esse*; onde ora è sorto l'onorevole Plebano, il quale per altro ringrazio di avere esso offerto l'occasione di mettere in luce, da parte degli oratori che hanno parlato fin qui dall'uno e dall'altro lato della Camera, come il Go-

verno abbia proceduto con scrupolosa coscienza dei propri doveri, col sentimento vivissimo dell'interesse del paese.

In che condizione di cose trovavasi il Governo? I servizi importantissimi fatti da Venezia, Napoli, Messina verso il Levante, minacciavano di essere interrotti. Il Governo ne aveva già indizio per la conoscenza, in cui era, del modo col quale procedevano gli affari del fallimento della *Trinacria*; ma da ultimo, alla fine di ottobre, a manifestare il fatto positivo, inevitabile, certo, venne da parte degli stessi sindaci del fallimento la partecipazione ufficiale.

Noti la Camera un caso curiosissimo. L'onorevole Plebano ha fatto la storia *ab ovo* della *Trinacria*. In questa storia *ab ovo*, invero estranea in grandissima parte alla presente questione, egli ha dimenticato la sola circostanza veramente nella questione stessa essenzialissima e dirimente, quella, cioè, che i sindaci del fallimento avevano appunto dichiarato che col 1° gennaio il servizio di navigazione sarebbe cessato. Questa, che è la sola parte della storia della *Trinacria* veramente importantissima e decisiva, poichè dovette finire di determinare il Governo a provvedere al servizio, fu quella invece che venne dimenticata dall'onorevole Plebano

Plebano. Scusi, se avesse avuto la bontà di ascoltare il mio discorso avrebbe sentito che non l'ho dimenticata, anzi mi fondai su di essa.

Zanardelli. Ad ogni modo noi ci trovavamo di fronte a questo stato di cose; ad una dichiarazione per parte di coloro i quali esercitavano il servizio, che non l'avrebbero più continuato a partire dal 1° gennaio, di guisa che da quel giorno quest'importante navigazione del continente e della Sicilia verso il Levante andava completamente a cessare.

Ora poteva il Governo, sotto qualsiasi aspetto, lasciar cessare questo servizio? Non lo poteva certamente per ossequio al Parlamento, alla legge, la quale, ordinò, stipulò i servizi medesimi fino al 1883, stanziando i mezzi relativi, onde volle che per tutto questo tempo tali servizi fossero eseguiti; non lo poteva dal punto di vista razionale che deter-

minò appunto la predetta legge, perchè per l'Italia è troppo importante, non solo di mantenere, ma di riprendere con maggiore attività quelle vie che furono un tempo il mezzo della sua floridezza, della sua grandezza marinaresca; non lo poteva per la stessa necessità del servizio postale, inquantochè tutti sanno che, in quel medesimo giorno in cui si partecipò il fallimento della società della *Trinacria* ed essa sospese le navigazioni, il Governo d'allora dovette tosto provvedere a questa navigazione per le necessità postali, e dovette naturalmente, stante l'urgenza del provvedimento da prendersi, pagare proporzionalmente assai più che non facciamo in forza della presente convenzione; dovette pagare, cioè, il servizio di cui trattasi in ragione di lire 28 per lega.

Ma vi era un'altra ragione più grave ancora, per cui noi non avremmo potuto in alcun modo sospendere il servizio od esporci anche al pericolo di sospensione; e questa ragione era la morale necessità di non lasciare venir meno ad un tratto una grande impresa nazionale, creando una crisi, una perturbazione economica e sociale, gettando da un dì all'altro sul lastrico, senza tetto e senza pane, 900 famiglie; e così, mentre si vogliono togliere in Sicilia le cause funeste alla pubblica sicurezza, produrne invece una più funesta di tutte, dando luogo ad un fomite d'irritazione, di cui sarebbe stato il Governo veramente colpevole.

L'onorevole Plebano ci dipinse infatti la desolazione, che vi ebbe in Palermo allorchè si sparse la notizia del fallimento della *Trinacria*. Ora gli domando io, se non ci sarebbe stata veramente una *abominatio desolationis* quando si fossero disarmati i piroscafi e gettate nella miseria tutte le famiglie che vivono del servizio della *Trinacria*.

Ma che cosa vorrebbe che avessi fatto l'onorevole Plebano? Egli dice che avrebbe preferito un espediente, che invero non mi riesce nuovo, perchè ho in mano la comparsa conclusionale che presentarono in giudizio i creditori chirografari della fallita *Trinacria* innanzi al tribunale di Roma. Questi pretendevano due cose, che sono quelle medesime che

ha pure suggerite l'onorevole Plebano. Dovevate, egli dice, fare il contratto colla fallita; dovevate procurare di prendere pei piroscafi della *Trinacria* 16 milioni, perchè a 16 milioni ha un tempo valutato il Governo questi piroscafi.

Ora io comincio coll'osservare che tutto ciò che ebbe a dire, in questo senso, l'onorevole Plebano, è primieramente affatto estraneo alla convenzione che si tratta al presente di approvare.

Se l'onorevole Plebano ha letto la convenzione, avrà veduto che non avvi ombra di relazione fra ciò che è stato stipulato nella convenzione tra il Governo ed il Florio, ed i contratti che il Florio possa avere fatto colla *Trinacria* riguardo al nolo od alla compera dei vapori.

Che cosa importa a noi, dal punto di vista della presente convenzione, del modo con cui il Florio si sia provveduto dei piroscafi coi quali deve farci il servizio?

Non vi è alcuna condizione nella nostra convenzione col commendator Florio, la quale vincoli il servizio, che quest'ultimo ci deve prestare, all'acquisto per parte sua dei piroscafi della *Trinacria*; tanto è vero che se, come poteva darsi, perchè pendevano in proposito delle liti, la *Trinacria* non avesse consegnato al Florio i proprî piroscafi, il Florio si sarebbe dovuto mettere e si era messo in misura di fare la navigazione, cui si era obbligato, anche senza il materiale della *Trinacria*.

Ma, premesso ciò, vengo nonostante ad analizzare l'una e l'altra delle proposizioni dell'onorevole Plebano.

Avremmo noi dovuto fare il contratto, invece che col Florio, col fallimento!

Ma davvero io domando a tutti quanti vi sono di giuristi in questa Camera, se sia una cosa seria una siffatta tesi. Ma il fallimento, per chi conosce le disposizioni razionali e legali relative a questo procedimento, non è fatto forse per liquidare, per stralciare, per terminare le operazioni del fallito?

L'onorevole Plebano diceva che il sindacato poteva far buoni affari perchè esso percepiva gli introiti del servizio e poteva non pagare nessuno: ma in tal caso avrebbe assolutamente mancato al proprio dovere non pagando nessuno

perchè, a termini dell'articolo 592 e seguenti del Codice di commercio, il danaro che si riscuote deve essere versato nella Cassa dei depositi per essere ripartito fra i creditori.

Ma indipendentemente da ciò, avremmo noi dovuto fare un contratto col fallimento della *Trinacria* dopo le prove che dalla società stessa, anche non fallita, avevamo avuto, dopo che esperimentammo come, subito dopo che il Parlamento decretava ed il Governo pagava 5 milioni, questa società faceva pronunciare il proprio fallimento, il quale, ripeto, seguiva proprio quasi nel punto in cui pigliava da noi i 5 milioni? È con questa società che siamo stimolati dall'onorevole Plebano a dover fare contratti? (*Bravo! Benissimo!*)

Ma l'onorevole Plebano ebbe a dire altresì che il fallimento della società avrebbe guadagnato in questo servizio.

Ora, domando io, per qual tocco di magica bacchetta una impresa, la quale aveva fatto un contratto così perdente che, anche quando percepiva le sovvenzioni governative ed aveva un credito illimitato, fu da questa navigazione condotta ad un fallimento di tanti milioni, ora invece che essa non ha più credito, non ha quelle anticipazioni le quali non si dànno certo ad un fallito, tutto ad un tratto, anche senza la sovvenzione governativa, avrebbe potuto essere in condizione di avere dei considerevoli lucri!

Del resto, riguardo a questo punto, io non ho che a valermi della stessa sentenza, colla quale il tribunale di Palermo, per dimostrare quanto sia stato giovevole il contratto che il sindacato della *Trinacria* ha fatto col commendatore Florio, ebbe a mettere in luce i risultati della navigazione esercitata dal fallimento. Il tribunale dichiarò infatti essere evidente che, per la prova fatta da nove mesi, si vide che in un anno si sarebbero al più ritratte lire 1,060,251, mentre dal contratto col signor Florio si ritraevano invece lire 1,600,000. Per ciò, giusta le stesse dichiarazioni del tribunale di Palermo, questo contratto fra il sindacato della *Trinacria* ed il Florio, che è trovato sì dannoso al fallimento dall'onorevole Plebano, porta al contrario quasi lire 600,000 di vantaggio.

Ma v'ha di più. L'onorevole Plebano disse pure che la ditta Florio prese per poco o nulla il materiale, poichè aggiunse che il medesimo dal Governo era stato stimato quindici o sedici milioni, se non erro.

Intorno a ciò risposero già benissimo i precedenti oratori, gli onorevoli Minghetti, Plutino e Damiani; e perciò io non farò altro che aggiungere alcune cifre molto concludenti, mentre infatti risulta che il sindacato fece peritare questo materiale della *Trinacria* e dalla perizia, che il sindacato stesso fece redigere, non vennero a risultare come valore di quei piroscafi i sedici milioni di cui parlò l'onorevole Plebano, ma venne a risultare precisamente la cifra che in caso di vendita si sarebbe obbligato a pagare il signor Florio. E credo anche io, come l'onorevole Minghetti, l'onorevole Damiani e l'onorevole Plutino, che, se il Florio fosse stato uno speculatore qualunque, avrebbe lasciato che il creditore con pegno mettesse all'asta questi bastimenti; e stia certo l'onorevole Plebano che per la conoscenza che si ha di ciò che, riguardo ai piroscafi, avviene attualmente nei vari mercati, questi piroscafi messi all'asta, per difetto di concorrenti, il Florio li avrebbe portati via per una somma assai minore con danno dello stesso Governo per il credito che esso ha verso il fallimento.

Ma resta a vedere se il Governo abbia invece perduto in forza del corrispettivo che esso, per l'attuale convenzione, deve pagare per il servizio postale. Ora, io credo che anche sotto questo riguardo, allo stato delle cose, fosse impossibile di ottenere in qualsiasi altro modo più utili risultamenti. E infatti, se noi non avessimo fatta questa convenzione, se avessimo lasciato che l'acqua ci venisse alla gola, se avessimo aspettato a provvedere quel giorno che i servizi fossero stati sospesi, sarebbe avvenuto quello che seguì, come accennai, quando si verificò il fallimento, sarebbe avvenuto, cioè, che dovendo riprendere ad un tratto il servizio, si dovettero pagare a chi lo assunse 28 lire per lega. Di più, anche prescindendo da tali confronti, quando si pensa che si tratta di un servizio provvisorio per sei mesi, servizio breve, e riguardo al quale per con-

seguenza è naturale esigansi compensi maggiori di quelli che si possano stipulare per un lungo periodo di navigazione, quando a ciò si pensi, diceva, vediamo se le condizioni del contratto non siano favorevolissime allo Stato.

E invero, in forza dell'attuale convenzione, per un trimestre, noi paghiamo precisamente quella stessa sovvenzione che era stata stipulata colla *Trinacria*, sovvenzione tanto inadeguata che la condusse ad un colossale fallimento. Ora noi per un trimestre, come diceva, ad una ditta solidissima, la quale non c'è pericolo che fallisca, paghiamo precisamente quelle stesse lire 12.80 per lega che pagavamo alla fallita *Trinacria.*

E per gli altri tre mesi non paghiamo già quello che si pagò, come dissi, alla ditta Peirano e Danovaro per il servizio che aveva assunto interinalmente, cioè ventotto lire per lega, ma dobbiamo pagare quel corrispettivo che può essere stabilito in un contratto a lungo termine, nel quale colui che l'assume può accettare anche un compenso minore per lo sviluppo che attende dal commercio futuro.

Ora, quando noi veniamo ad ottenere una media di forse diciassette lire per lega, mentre per quelli stessi servizi del Levante l'Austria ne paga 30 per lega, io vi domando se anche da questo punto di vista del correspettivo, cui si obbliga lo Stato per il servizio della navigazione, non sia eccellente il contratto che abbiamo potuto conchiudere.

Per tutte queste ragioni, io spero che la Camera non vorrà ascoltare la voce isolata dell'onorevole Plebano e che, come negli Uffici, così anche nella votazione finale di quest'Aula, essa darà unanime il suo suffragio a questo progetto di legge.

E dopo la risposta dell'onorevole Plebano soggiungeva:

Domando la parola unicamente per rispondere riguardo ad un punto di fatto, onde non passino delle proposizioni e delle cifre inesatte, mentre, quanto al resto, io credo di avere già anticipatamente confutate le ripetute obbiezioni dell'onorevole preopinante.

Non mi pare che l'onorevole Plebano possa mettere in conto la riduzione del 5 per cento, che il contratto del signor Florio porta sulla somma dei nove milioni e mezzo. Questo 5 per cento per che cosa venne dedotto? Io credo che il sia in relazione al contratto di nolo. Il contratto di nolo stabilisce infatti che il signor Florio paghi al fallimento lire 1,600,000 all'anno, e quindi è naturale che, siccome durante il contratto di nolo avviene un deperimento che si calcola annualmente corrispondente a questa somma, il Florio, nella occasione della vendita che successivamente avvenisse, abbia a fare questa deduzione. Ma la medesima viene ad essere compensata da ciò che lo stesso Florio sopra l'annualità del nolo avrà già pagato di più, perchè esso sul nolo paga appunto il 5 per cento a titolo di deperimento. Perciò non vi sono detrazioni da fare a questo riguardo sulla somma delle lire 9,154,000; e non regge l'osservazione dell'onorevole Plebano.

Quanto poi agli altri argomenti, egli seguita a dire: dovevate lasciare continuare la *Trinacria.*

Io non tornerò a ripetere le ragioni gravissime che rendevano ciò assolutamente impossibile. Come fare un contratto e andare innanzi in operazioni con un ente, il quale non ha altro scopo che quello di liquidare; con un ente che non può presentare alcun credito; con un ente sul quale per la sua natura pende sempre la spada di Damocle di una funesta precarietà? E come farlo poi quando lo stesso sindacato dichiarava che col 1° gennaio non poteva più continuare e cessava senz'altro dall'esercizio?

Del resto, ripeto pure che le condizioni del contratto provvisorio non possono essere considerate che ottime anche in confronto a ciò che si è fatto con altri navigatori nazionali ed in confronto dei patti che sono in corso presso estere nazioni.

Noi infatti per il primo trimestre paghiamo lire 12.80 per lega; e riguardo al secondo semestre, se l'onorevole Plebano vuol saperlo, posso dirgli che la differenza in più del corrispettivo stipulato colla *Trinacria,* riducesi a centoquarantottomila lire.

Ciò posto, se si tenga conto che le lire 12.80 per lega pattuite colla *Trinacria* sono un tal prezzo, il quale non ha raffronto coi compensi per consimili servizi stipulati nè nelle altre nostre convenzioni, nè nelle convenzioni estere, l'onorevole Plebano vedrà come, sopratutto per un contratto provvisorio, il correspettivo non poteva sperarsi più tenue ed a migliori condizioni.

Il disegno di legge fu approvato integralmente.

Tornata del 7 maggio 1877.

Il 2 maggio 1877 erasi iniziata la discussione del disegno di legge che approvava la Convenzione per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China, su cui aveva riferito l'onorevole Cocco-Ortu. Avevano parlato in quella seduta e nelle successive 3, 4 e 5, gli onorevoli Sanguinetti Adolfo, Damiani, Maurogònato, Del Giudice, Maldini, La Porta, Adamoli, Minich, Boselli, Capo e D'Amico. Così rispondeva loro il ministro Zanardelli:

Signori, io ho seguìto con grandissima attenzione tutti gli oratori che parlarono da vari giorni in questa discussione; ho seguìto con attenzione speciale quelli, i quali presero la parola per fare opposizione alla convenzione che io ebbi l'onore di presentare alla Camera. Ed io recai, nel seguire la discussione medesima, la più completa serenità di spirito. Persuaso più che ogni altro della fallibilità mia, io ero dispostissimo a lasciarmi persuadere di aver fatto convenzioni cattive; ed allora, per quanto, trattandosi di contratti bilaterali, mi sarebbe stato impossibile di modificare le convenzioni medesime, avrei però ripetuto, in questo caso senza alcuna colpa della creatura, il detto del Creatore: *poenitet me fecisse hominem*. Ma il corso della discussione mi persuase invece del contrario. La benevola analisi che gli oratori, i quali parlarono in difesa del progetto di legge, hanno fatto della convenzione di cui trattasi, dei miglioramenti, dei vantaggi che essa arreca, la vittoriosa confutazione delle sollevate obbiezioni, sono circostanze le quali mi mantengono in uno stato di finale impenitenza; ed in questo stato io sono

pronto a subire i cento voti contrari, dei quali mi fece la minaccia e il vaticinio l'onorevole Maurogònato.

Primo a parlare contro le convenzioni è stato l'onorevole Sanguinetti. Egli si è data la missione, in cui annuncia voler essere ostinato e feroce, di parlare principalmente contro le spese e in favore dei contribuenti.

Questa missione, questo còmpito, evidentemente lo costituisce avversario nato, non dirò della mia persona, chè anzi egli mi onora di grandissima simpatia, ma del ministro dei lavori pubblici, il quale ha naturalmente bisogno di somme ragguardevoli allo scopo di favorire la trasformazione economica del nostro paese.

Nondimeno in questo caso speciale io spero di guadagnar pure il voto dell'onorevole Sanguinetti, inquantochè, anche colla predetta impresa sul suo stemma, egli potrà votare con tutta coscienza le convenzioni, accingendomi io a dimostrargli che esse non arrecano iattura ai contribuenti, inquantochè quelle spese che pei servizi marittimi la finanza deve sostenere sono in gran parte compensate dai corrispettivi e dai redditi che mediante questi servizi si ottengono.

Per la Sicilia infatti si spendono pei servizi marittimi, in dipendenza di queste convenzioni, lire 2,162,000. Ora siccome si provvede con essi al servizio postale, vediamo che cosa dànno gli introiti relativi. Le corrispondenze scambiate fra la Sicilia e il continente porgono i seguenti risultati. Le lettere in numero di 7,891,579 diedero la somma di lire 1,578,000; le cartoline postali in numero di 541,571 diedero un prodotto di lire 54,157; le stampe in numero di 4,552,450 diedero un prodotto di lire 41,525; onde noi abbiamo in complesso, in corrispettivo di questo servizio per la Sicilia, la somma incassata di lire 1,673,682.

Quanto alla Sardegna, le convenzioni portano, pel relativo servizio postale marittimo, l'onere di una somma di L. 1,759,680. Ora in Sardegna, le lettere dànno un prodotto di lire 425,996; le cartoline di lire 14,399; le stampe di lire 21,102; in tutto i vari cespiti anzidetti, che sono il compenso dei servizi

fatti dalla navigazione postale, costituiscono la somma di 461,497 lire.

Ora, ove si sommino queste cifre della Sicilia e della Sardegna, si vede che noi abbiamo già in compenso quasi la somma di due milioni e duecento mila lire, alla quale somma poi devonsi aggiungere varie rilevanti diminuzioni di spesa che coteste convenzioni arrecano agli oneri dello Stato.

Imperciocchè l'onorevole Sanguinetti avrà certamente rilevato il patto delle convenzioni, secondo il quale gli impiegati ed i militari, quando essi viaggiano per ragione di servizio, cioè in caso di missione e di traslocazione, non debbono pagare che il 50 per cento di ciò che è dovuto dai passeggeri ordinari.

Ora, questa riduzione milita tutta, non a favore degli impiegati, ma a favore dell'erario, inquantochè l'articolo 8 della legge 1° novembre 1876 dispone che l'impiegato, al quale è accordato prezzo ridotto sulle strade ferrate o sui piroscafi, deduce dal compenso stabilito nel decreto medesimo la somma risparmiata sulla tariffa ordinaria.

Lo stesso dicasi per le merci trasportate per conto del Governo, a cui riguardo è stipulata la riduzione del 40 per cento.

Ora, sapete a quanto ascendono le economie, ossia le diminuzioni di spese che a tale titolo consegue lo Stato?

Per la Sardegna, la media degli ultimi quattordici anni dà un vantaggio di 327 mila lire; per la Sicilia la media degli ultimi tredici anni, periodo di tempo cui le statistiche si riferiscono, dà un vantaggio di 608,000 lire, il che complessivamente costituisce la somma di lire 935,000 da porsi di fronte al sussidio, in aggiunta agli introiti postali dei quali ho parlato.

E notisi che colle nuove convenzioni il vantaggio dipendente dalla riduzione del 50 per cento a favore degli impiegati aumenterà, poichè, mentre è stabilito che pei passeggeri ordinari i prezzi restino quali sono ora, è d'altronde diminuito il *maximum* della tariffa, sulla quale commisurasi la diminuzione che si riferisce agli impiegati.

Aggiungete le tasse di ancoraggio che si pagarono da Florio e Rubattino, aggiungete i bolli, sia delle polizze di carico, sia dei biglietti dei passeggieri, ed avremo un altro milione e mezzo da mettere in conto.

Con queste tre categorie di deduzioni da farsi dagli otto milioni, noi siamo già oltre i quattro milioni e mezzo, cui, sopratutto per le navigazioni internazionali, devonsi aggiungere ancora gli introiti doganali, e il maggiore prodotto delle ferrovie; onde l'onorevole Sanguinetti e la Camera vedranno a quale tenue somma riducasi l'onere che questi servizi fanno pesare sullo Stato.

Ma, per quanto lievi siano questi sacrifici dello Stato, io comprendo che i medesimi sarebbero sempre assai gravi se noi avessimo pagato ai concessionari di più di quello che con equa lance sarebbe ad essi dovuto.

Vediamo adunque se, in forza delle convenzioni delle quali si tratta, sia attribuito ai concessionari un corrispettivo proporzionalmente troppo oneroso. A questo riguardo l'onorevole Sanguinetti e l'onorevole Maldini mi hanno domandato se io aveva gli elementi in base ai quali, per i servizi interni, mi sembrasse potere pagare le lire 18 pattuite per il servizio della Sardegna, e le lire 19 stipulate per quello della Sicilia. A questo proposito io devo notare come mi accorga che, dacchè noi siamo al Ministero, l'Opposizione fa veramente dei progressi; in quanto che, nelle precedenti discussioni che io ho esaminate, non si è mai entrati in questi particolari per vagliare gli elementi su cui si fondarono i corrispettivi.

L'onorevole Maldini disse che ciò poteva correre nel 1862 perchè allora questi elementi non si potevano avere, inquantochè allora era da poco tempo che i servizi marittimi erano attivati, mentre adesso i dati, gli elementi si dovevano possedere.

Ma io domanderei all'onorevole Maldini che parlò del 1862, come mai egli non li chiese questi elementi nel 1869 e nel 1872, quando egli si trovava pure alla Camera, ed anzi nella

Commissione, e correspettivi più onerosi degli attuali venivano pattuiti.

MALDINI. Su quali linee?

ZANARDELLI. Sulle linee che erano oggetto, per esempio, delle cinque convenzioni del 1872.

Potrei anche trincerarmi a questo riguardo dietro ciò che disse la relazione della Commissione presieduta dall'onorevole Di Rudinì, la quale osservò come da questi dati statistici relativi ai prodotti delle linee non si possono dedurre criteri sicuri.

Potrei aggiungere di più, potrei dire che, in forza delle convenzioni precedenti, era impossibile di avere in modo attendibile cotali dati, in quanto che essi, per le convenzioni medesime, non erano in modo sufficiente richiesti, e che io credo di avere fatto a questo riguardo un notevole passo e miglioramento provvedendo colle stipulate convenzioni a che siano somministrati per l'avvenire, poichè l'articolo 45 degli attuali quaderni d'oneri ordina la presentazione dei dati statistici e finanziari, e dà facoltà al Governo di farsi esibire i documenti necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici.

Ma, ad ogni modo posso inoltre rispondere che a questo mezzo, per quanto possa valere, io sono ricorso.

Anzi intorno a ciò debbo dire che capisco come questa domanda, diretta a sapere se si possedessero i dati in discorso, mi sia stata rivolta dall'onorevole Sanguinetti; ma non capisco veramente come una simile domanda me l'abbia fatta l'onorevole Maldini, il quale, come membro della Commissione del 1876 questi dati li ha avuti nelle mani, come li ha avuti nelle mani l'attuale Giunta parlamentare; e l'onorevole D'Amico nella seduta di ieri l'altro, dimostrò infatti di averli esaminati, e vi potè dire benissimo, in base ai relativi prospetti, che cosa costi la navigazione per ogni lega. Ora, questi stessi dati, ripeto, li ebbe tutti la Commissione della quale fece parte l'onorevole Maldini.

Ad ogni modo, ove anche riguardo a tali elementi non si dovesse nutrire quello scetticismo così bene giustificato dal-

l'onorevole Del Giudice, essi non sarebbero mai una guida sicura se non in quanto non si riordinano i servizi, non si fanno linee nuove, le quali devono necessariamente influire nel complesso sulla media dei corrispettivi.

E poi, provatevi un poco a porli i criteri regolatori.

L'onorevole Sanguinetti lo ha tentato, ma con ciò stesso ha dimostrato la difficoltà, per non dire l'impossibilità di una regola efficace.

L'onorevole Sanguinetti infatti ha detto che i corrispettivi si devono commisurare in ragione diretta del tonnellaggio adoperato per i servizi, ed in ragione inversa della produttività delle linee.

Ma, a proposito del tonnellaggio, in primo luogo debbo notare che l'onorevole Sanguinetti, riguardo al medesimo, ha preso un grandissimo equivoco. Egli disse che in base al tonnellaggio il prezzo per ogni lega dovrebbe essere più elevato per la Sardegna che non per la Sicilia, perchè il tonnellaggio dei bastimenti relativi al servizio della Sardegna deve essere in media di 718 tonnellate, mentre di 560 tonnellate deve essere il tonnellaggio relativo ai servizi della Sicilia. Ora mi permetto di ripetere all'onorevole Sanguinetti che egli ha preso in ciò un gravissimo equivoco. Egli ha sommato tutto il tonnellaggio della società Rubattino, in cui entrano le grandi moli de' viaggi dell'India e di Singapore insieme coi piroscafi destinati ai brevi servizi delle isole. Se egli avesse preso i quaderni d'oneri, in cui si parla degli obblighi relativi al tonnellaggio speciale richiesto pel servizio della Sicilia e di quello richiesto per il servizio della Sardegna, avrebbe veduto essere le cose all'opposto di ciò che egli ha sostenuto, e minore il tonnellaggio che per la Sardegna deve essere impiegato: per la Sardegna abbiamo infatti un tonnellaggio medio di 277 tonnellate, e di 300 per la Sicilia.

Vengo al prodotto. L'onorevole Sanguinetti ha dettto: voi dovete far corrispondere il corrispettivo, che date ai concessionari, al prodotto delle linee che assumono. Ma anche qui egli ha scambiato la produttività delle linee col movimento sulle

linee stesse. Egli ha detto: il movimento, i trasporti sono cresciuti sino al 160 per cento e quindi proporzionale doveva essere la riduzione dei prezzi. Ma colle cifre statistiche del movimento, ha egli, l'onorevole Sanguinetti, constatata la produttività delle linee? No, certamente, perchè non è soltanto la quantità dei trasporti delle merci e dei viaggiatori che costituisce la produttività delle linee, ma anche il prezzo per cui si fanno i trasporti stessi; dappoichè, diminuendosi i noli, con un maggior numero di trasporti si ottiene un prodotto assai inferiore.

Ora, questo prezzo dei noli è notevolmente diminuito, e se l'onorevole Sanguinetti vorrà leggere i rapporti delle *Messaggerie francesi*, in essi vedrà di quanto siano diminuiti i noli.

Ma, ad ogni modo, come si può sopra questi criteri assoluti determinare i prezzi, i quali sono la conseguenza di un complesso di circostanze, fra cui quella essenzialissima della frequenza dei viaggi?

Si prenda una lira per lega sopra il complesso dei viaggi stabiliti per la Sicilia; che cosa si avrà? Un totale di 116,000 lire. Ebbene, queste 116,000 lire sono costituite quasi tutte, e cioè per 104,000, da quel viaggio della domenica che noi abbiamo aumentato a favore dell'isola. Ora, questo viaggio non accresce i prodotti del concessionario nel loro complesso, mentre il complessivo introito del movimento viene a dividersi sopra un numero maggiore di viaggi. Ed io posso affermare che, tralasciando di aumentare il numero dei viaggi per la Sicilia, il relativo servizio si sarebbe potuto ottenere ad una lira di meno.

Del resto, l'onorevole Sanguinetti e gli altri oratori, che hanno parlato di ciò, hanno dimenticato un altro elemento importantissimo nel determinare i corrispettivi, cioè quello della velocità.

Colle precedenti convenzioni la velocità doveva essere soltanto di 7 a 9 nodi all'ora. Adesso noi l'abbiamo portata in queste convenzioni, ad eccezione che per le isole Eolie, per le corse di piccolo cabotaggio della Sardegna e per l'arcipelago

toscano, l'abbiamo portata, dico, alla velocità di 9 a 10 nodi all'ora. Ebbene, ciò costituisce evidentemente un elemento, il quale doveva influire in modo considerevole sul prezzo.

Dimostrando pertanto che questi elementi teorici e astratti non potevano servire di base al correspettivo da darsi per lega ai concessionari, dovevamo procedere per via di confronto con ciò che si è pagato in addietro, con ciò che si paga da altre nazioni; dovevamo fare quanto era in nostro potere per diminuire i prezzi. Ora, ciò l'abbiamo noi ottenuto? Tanto l'abbiamo ottenuto che l'onorevole D'Amico, così competente in questa materia, venne a dirci che abbiamo pagato troppo poco, tantochè egli dubita della regolarità del servizio, in forza dei meschini correspettivi che abbiamo stabiliti.

Noi abbiamo infatti ottenuto che, mentre prima pagavansi per lega dalle 21 alle 28 lire, adesso si pagano dalle 18 alle 19 lire; ed anzi, tenendo conto delle corse obbligatorie, ma non sussidiate, si pagano lire 16,07 per lega.

Ma alcuni oratori ci contrapposero il servizio della Corsica, ci dissero che per il servizio della Corsica la Francia paga soltanto 10 lire per lega.

Ebbene, come è ciò avvenuto? È avvenuto in un modo che offre un facile riscontro anche nel nostro Paese con un esempio di cui parlerò subito dopo, perchè mi porta a soddisfare ad un desiderio espressomi ieri l'altro dall'onorevole D'Amico.

È avvenuto che per i servizi della Corsica si misero in concorrenza due compagnie, la compagnia Valery e la compagnia Frassinet, e si fecero una gara spietata; in modo che la compagnia Frassinet, che ne rimase deliberataria, dopo ottenuto il servizio, cercò di abbandonarlo anche con gravi sacrifizi. E non è nuovo, come accennava, il fatto di tali resultamenti nemmeno presso di noi, è avvenuto così per i servizi dei golfi di Napoli e di Gaeta.

Le due compagnie, la *Partenope* ed un'altra, si disputarono tanto quel servizio, che noi lo abbiamo bene a meno di quello della Corsica, di cui parlò l'onorevole Sanguinetti, noi l'abbiamo, non a dieci lire per lega, ma affatto gratuito.

Ma crede l'onorevole Sanguinetti che ciò possa durar molto?

Io ne dubito grandemente, tanto che, come avrà veduto nei quaderni d'oneri, ho obbligato l'assuntore della navigazione della Sicilia di prendere anche questo servizio, e di prenderlo al correspettivo di 28 mila lire, perchè mi sembra di averlo così assicurato ad un prezzo moderato, sebbene attualmente lo si abbia per nulla.

E siccome l'onorevole D'Amico nel suo splendido discorso si occupò in via speciale di questo servizio del golfo di Napoli e di Gaeta, dichiarando che egli preferirebbe non passasse al Florio, ma rimanesse a compagnie libere, mi è grato di poterlo assicurare che, a parità di condizioni, io sono disposto a secondare gli sforzi di queste piccole compagnie locali.

E infatti tanto ciò fu sempre nelle mie idee che, non solo nei quaderni d'onere ho chiaramente indicato non essere che una facoltà che ha il Governo d'imporre quel servizio al Florio, facoltà con cui mi assicuro di non trovarmi in impaccio, ma, nello stipulare il patto, ho anche con espressa intelligenza verbale dichiarato che mi sarei valso solamente di questa facoltà nel caso che non avessi potuto combinare con le compagnie locali. Ciò è perfettamente inteso col Florio, il quale non tiene punto a cotesto servizio.

Ma l'onorevole Maldini mi disse di più. Mi disse: perchè non avete fatto l'asta? Potrei anche in ciò valermi dell'autorità delle Commissioni passate, fra cui è quella presieduta dall'onorevole Di Rudinì, che non consigliarono, anzi sconsigliarono codesto mezzo; ma, anche a parte dell'autorità di coloro che mi consigliarono, io credo che il suggerimento dell'onorevole Maldini, ove adottato, sarebbe stato funesto.

In primo luogo l'esercizio della navigazione, per rispondere alle condizioni di stabilità, di regolarità, e di credito, deve essere affidato ad imprese le quali associno la potenza dei mezzi alla speciale pratica delle cose commerciali e marinaresche, le quali si propongono una onesta e gloriosa industria anzichè una semplice speculazione.

Ora, a tale riguardo io ho già nella relazione espresso il convincimento che i concessionari, con cui stipulammo, pei loro precedenti, pei loro servigi, per le loro qualità, come cittadini e come industriali, possono affidarci di ottimi risultamenti per l'avvenire della nostra navigazione. Sono uomini che sempre diedero prova di essere animati, più che da studio di lucro, dall'onore del nome, dall'amore di estendere la navigazione italiana.

Ma, d'altronde, come è pur detto nella relazione, noi sapevamo già che anche in caso d'asta la concorrenza non vi sarebbe stata. Se ne era chiesto a tutti i prefetti; unanimi in tal senso ne sono state le risposte. Aprendo le aste, esse sarebbero andate deserte. Dopo ci saremmo quindi trovati, mani e piedi legati, in balìa di questi concessionari coi quali soltanto avremmo ancora potuto combinare; colla differenza che, trattando senza una precedente asta, quest'ultima era sempre una minaccia con cui cercare di indurli a migliori condizioni.

I prezzi poi portati dalle convenzioni che vi stanno sott'occhio devono essere valutati anche, tenendo conto di oneri nelle convenzioni medesime introdotti e che sono di gran lunga maggiori di quelli che in qualsiasi delle precedenti convenzioni erano stati stabiliti. Così, ad esempio, credo che si vorrà tener conto certamente dell'essere stato escluso ogni maggior compenso da darsi alle società nel caso di rincaro del carbone; imperocchè voi sapete che nelle precedenti convenzioni era stato stabilito che, ove il prezzo del carbone superasse le 50 lire, doveva rimborsarsi il 50 per cento dell'eccedenza alle società e, qualora il prezzo superasse le 60 lire, doveva rimborsarsi tutto il di più. Ora, in forza di questo patto, adesso escluso, in due anni a tal titolo si è speso più di un milione.

Inoltre, non crede l'onorevole Maldini, od avvi alcuno che non creda, doversi ritenere gravissimo per i concessionari il patto che abbiamo introdotto di far cessare determinati servizi alla apertura delle ferrovie?

Riguardo alla Sardegna, due delle linee da Livorno a Cagliari, e le tre linee da Livorno a Porto Torres, nonchè la linea

di cabotaggio, si possono far cessare all'apertura delle ferrovie sarde.

L'onorevole Maldini e l'onorevole Sanguinetti conoscono che la somma dovuta per il servizio della Sardegna è di 1 milione e 179,000 lire. Ora, all'aprirsi delle ferrovie, per 1,046,000 lire questo servizio può cessare. E, riguardo alla Sicilia, mentre il correspettivo dovuto per il servizio che si introduce ora è di lire 2,162,000, esso, per 602 mila lire, può venire soppresso aprendosi le ferrovie Eboli-Torremare, Eboli-Reggio, Palermo-Messina. Ciò è evidente costituire un gravissimo danno pel concessionario, il quale deve fare le spese per l'impianto del servizio locale.

Non parlerò dei corrispettivi pattuiti per i servizi esteri, inquantochè essi non hanno offerto materia ad osservazioni. L'onorevole Maldini anzi ha espresso il concetto che fosse troppo poco il dare lire 6.27 per la linea dell'Egitto; come l'onorevole D'Amico dubitò della sufficienza del corrispettivo per la linea di Singapore.

Vengo ai capitolati. Anche in ciò debbo congratularmi coll'onorevole Maldini pei progressi che fa, per suo mezzo, la opposizione.

I capitolati, nelle precedenti discussioni sulle convenzioni marittime, non diedero luogo ad osservazioni di sorta. Eppure io mi appello a quanti ebbero occasione di leggere i capitolati annessi alle convenzioni precedenti, e li hanno confrontati cogli attuali. Essi dicano se, ben lungi dal ricopiare press'a poco gli antichi capitolati, com'erasi sempre fatto, non si siano ora introdotti grandissimi miglioramenti; dicano se non hanno trovato fra i precedenti e gli attuali una grandissima differenza. Questi capitolati furono esaminati dalla Commissione del 1875, che suggerì molti miglioramenti i quali tutti furono adottati; furono riveduti dalla Commissione del 1876, che propose pure degli emendamenti i quali furono adottati anch'essi. Io li lessi e rilessi moltissime volte e ad ogni lettura, per così dire, trovai delle modificazioni a fare. Li migliorò la Commissione parlamentare; ed ora, dopo tutto ciò, l'onorevole Maldini

ci minaccia di fare, articolo per articolo, una discussione dei capitolati medesimi, come ha proposto nel suo discorso.

Maldini. Non ho proposto nulla.

Zanardelli. Sia pure, onorevole Maldini; ma ritenga che, anche in materia di capitolati di navigazione, il campo dei perfezionamenti può considerarsi indefinito; il perfezionamento in materia contrattuale sì vasta è un po' come il perfezionamento morale, e se l'onorevole Maldini tiene proprio alla perfezione, mi permetta di mandarlo a Tommaso da Kempis. (*Ilarità*).

L'onorevole Maldini, ad esempio, nel trattare dei capitolati, parlò del tonnellaggio dicendo che, il tonnellaggio essendo stato stabilito per le linee di navigazione lontana in una portata inferiore a tonnellate 1500, ne verrà che questo tonnellaggio non sarà nemmeno maggiore della portata di tonnellate 1500. Ebbene, a questo riguardo, io ammetto che i concessionari non abbiano espresso obbligo contrattuale di renderlo maggiore; ma ciò dipenderà dal tornaconto dei concessionari medesimi.

Ma, anche nelle condizioni del tonnellaggio, non devesi esagerare. Intanto noto che trattasi di tonnellaggio netto, poichè l'onorevole Maldini sa che si richiama nel capitolato l'osservanza del decreto 11 marzo 1873. Dunque andiamo molto al di sopra del tonnellaggio di 1500, di cui ha parlato l'onorevole Maldini. Del resto, ripeto, non esageriamo. Se vi sarà convenienza nell'aumento, se sarà comportato dalle esigenze del servizio, state certi che i concessionari per le stesse loro convenienze, pel loro interesse si spingeranno al di là. Ma l'onorevole Maldini sa meglio di me che non si può portare agli estremi limiti, in questa materia, la richiesta da parte del Governo, in quanto i carichi non siano corrispondenti a ciò che si volesse imporre in tonnellaggio dei piroscafi. Io ricordo che, nella Commissione d'inchiesta industriale, fu chiesto ai più autorevoli uomini della marina genovese se era il caso di richiedere un tonnellaggio di più migliaia di tonnellate. Ed essi hanno risposto che, principalmente per i piroscafi che devono

passare il canale di Suez, occorre invero adoperare navi di grande portata; ma, essi soggiunsero, limitatamente alle esigenze del carico; onde concluse il presidente di quella Camera di commercio, che, per non aver l'incertezza di poter impiegare convenientemente i piroscafi, la portata delle navi dovrebbe limitarsi ad essere fra le mille e le duemila tonnellate, la quale è appunto quella che abbiamo imposto.

Vengo ora a parlare dei servizi. E comincio dai servizi della Sardegna.

Riguardo alla Sardegna noi abbiamo aumentati i viaggi tanto pel capo nord, come pel capo sud. Essi erano tre rispettivamente dalle due parti dell'isola, e sono portati a quattro per settimana per l'un capo come per l'altro della Sardegna. Avremo quattro comunicazioni per settimana da Cagliari e quattro da Sassari pel continente.

L'onorevole Sanguinetti disse di non reputare conveniente che noi abbiamo condotto da Livorno a Civitavecchia la linea della Sardegna, anzichè andare direttamente da Livorno a Cagliari. Ma, se non all'onorevole Sanguinetti, certo alla Camera sembrerà evidente che, avuto riguardo alle corrispondenze della capitale del Regno, sopratutto trattandosi di sole dodici leghe di prolungamento, non sarebbe stato certamente provvido consiglio, nel viaggio da Livorno a Cagliari, di non toccare il porto che conduce direttamente a Roma.

L'onorevole Sanguinetti soggiunse pure: a che allacciare Livorno col capo sud della Sardegna? Nel medesimo modo che avete allacciato il capo nord soltanto a Livorno, dovevate allaciare il capo sud soltanto a Napoli. Ma in ciò l'onorevole Sanguinetti deve tener conto della corrente degli affari. Ora, mentre da Genova per Cagliari vi sono affari per 18 milioni di lire, da Napoli per Cagliari vi sono affari soltanto per 2 milioni e mezzo. Mentre da Cagliari per Genova vi è un movimento di 5 milioni, da Cagliari per Napoli vi è un movimento soltanto di 448 mila lire.

Ma l'onorevole Maldini, il quale con tattica di abile navigante fu sì carezzevole con tutti, si impietosì per Gallipoli,

si sdegnò perchè io abbia cancellato dalla carta geografica il mar Jonio, ebbe quindi a preoccuparsi pure delle sorti della costa occidentale della Sardegna, e mi disse: come non avete introdotto anche il servizio della costa occidentale della Sardegna?

È agevole rispondergli che vi si opposero le difficoltà nautiche di quella costa, difficoltà che dovrebbero essere conosciute, meglio che da me, dall'onorevole Maldini; vi si oppose l'importanza del movimento commerciale relativamente inadeguato; vi contribuì la circostanza che le ferrovie servono maggiormente la costa occidentale che non la costa orientale della Sardegna; vi influì infine in sommo grado la ragione finanziaria perchè, ove anche si fosse potuto mantenere il medesimo prezzo unitario pur aggiungendo ai servizi della Sardegna quello della costa occidentale assai difficile e poco produttivo, ad ogni modo la spesa maggiore sarebbe sempre stata di 144,000 lire. Del resto, io credo che gli onorevoli deputati ammetteranno che nel complesso gli aumenti fatti al servizio dell'isola di Sardegna furono abbastanza importanti, che essi sono sufficienti e lo sono tanto più quando pensiamo che la ricca Francia colla Corsica non ha che due corse per settimana per un lato dell'isola, cioè per Bastia, e due corse per settimana per il lato opposto dell'isola, cioè per Ajaccio e per Calvi. Vede dunque l'onorevole Maldini che, se la ricca Francia è stata meno larga di noi, non siamo stati alla nostra volta avari per l'isola di Sardegna.

Vengo ai miglioramenti recati colla nuova convenzione al servizio della Sicilia. Abbiamo accresciuto due viaggi da Napoli a Palermo, soddisfacendo il legittimo voto che, parmi, fin dal 1870 l'onorevole D'Amico ha espresso nella Commissione ministeriale, quello cioè che quotidiani dovessero essere i rapporti fra il continente e le isole italiane.

Abbiamo aggiunto un viaggio da Napoli a Messina, ne abbiamo aggiunto un altro obbligatorio sulle coste delle Calabrie, uno ne abbiamo aggiunto da Messina a Malta; abbiamo stabilito un nuovo viaggio circolare a vantaggio delle isole Eolie;

abbiamo infine ristabilito il viaggio da Palermo a Tunisi servendo Trapani, Marsala, e l'isola di Pantelleria.

L'onorevole Sanguinetti ci ha rimproverati per questo lusso di viaggi per la Sicilia; gli parvero troppi gli allacciamenti tra Napoli e Palermo, tra Napoli e Messina. Ma, io spero che l'onorevole Sanguinetti, dopo che io gli ho dimostrato come il servizio colla Sicilia sia tanto rimunerativo mercè i compensi per i quali basta, per così dire, a sè stesso, sarà egli pure soddisfatto, e più lo sarà quando pensi che delle due massime città del Regno, Napoli e Palermo, avevano titolo legittimo a questi viaggi quotidiani. E tanto più sarà pago anche l'onorevole Sanguinetti quando rifletta che, ove si tenga conto dell'importanza della Sicilia, il rapporto fra le lire 2,162,000 che costano i servizi della Sicilia e le lire 1,759,000 che costano quelli della Sardegna non è certamente a vantaggio della prima.

Ma altri peccati di ommissione avrebbe commesso il Ministero riguardo alle linee interne. Alludo alla linea Brindisi-Messina, o meglio Brindisi-Siracusa, secondo le parole dell'onorevole Maldini e secondo il concetto dell'onorevole Maurogònato.

E qui eccomi di fronte, non so se debba dire, alle geremiadi od alle filippiche dell'onorevole Maurogònato, il quale per l'ommissione di questa linea asserì che io venni meno a tutte quelle dichiarazioni di affetto che, come bresciano, feci sempre riguardo a Venezia.

Ma io assicuro l'onorevole Maurogònato che mi sento proprio immune da ogni colpa verso Venezia, per la quale serbo una devozione che non cesserà certo nemmeno per questi strani ed ingiusti clamori.

I lamenti diffatti che mi si muovono dai deputati di Venezia io li riassumerò adesso, salvo a svolgere a suo luogo le mie risposte, ed inchiudendole per ora in una sola parola per ciascuno di siffatti lamenti.

I lagni, che gli onorevoli Maurogònato e Minich e Maldini mossero riguardo a Venezia, si riassumono in questo: voi non

avete proposto di prolungare il contratto colla *Peninsulare;* voi non avete provveduto a Venezia per il tempo posteriore al 1880; voi non avete mantenuto la linea Brindisi-Siracusa fra le linee sussidiate; non ci avete dato la linea Ancona-Zara, nè la linea Sira-Pireo.

Mi pare che in ciò vengano a compendiarsi i lagni dell'onorevole Maurogònato, dell'onorevole Minich, dell'onorevole Maldini. Difendiamoci dunque da questo pugnace manipolo dei deputati veneziani, i quali, all'eco dei *meetings* delle lagune, scesero tutti con emula gara nell'arringo contro le convenzioni marittime.

Risponderò, ripeto, alle singole accuse, di mano in mano che entrerò a parlare delle varie linee; ma ad ogni modo dichiaro fin d'ora che, relativamente al prolungamento del contratto colla *Peninsulare* e relativamente alla linea Ancona-Zara, gli onorevoli Maurogònato e Maldini non vollero che darsi l'immane fatica di sfondare una porta aperta.

Riguardo al servizio marittimo che dovrà aver luogo al di là del 1880 è contro tutti i precedenti legislativi l'occuparsi per un tempo di là da venire.

Riguardo alla linea Sira-Pireo, che come tale non è mai esistita, il non essere ora percorsa non è che una conseguenza del miglioramento della linea del Levante, miglioramento di cui si lodano gli stessi avversari.

Per ciò che concerne la linea, per la quale si mena maggior scalpore, la linea Brindisi alla Sicilia, se una colpa io ho, di questa colpa certamente è complice e partecipe il Parlamento italiano. Ed invero suppongano gli onorevoli oppositori che io avessi avuto tutte le migliori disposizioni per comprendere nelle convenzioni cotesta linea, e mi dicano se l'avrei potuto fare in onta, non solo a ciò che è proclamato nella relazione ministeriale del 1872, nella relazione parlamentare del 1872, ma a ciò che vollero pure tutte le Commissioni speciali nominate per istudiare cotesto tema dei servizi marittimi. E invero la Commissione del 1870 dichiarò testualmente essere *un assurdo* il sussidiare questa linea, e doversi, sacrificando anche

una indennità per isciogliersi dal contratto, farla cessare. Ed ugualmente dalle Commissioni, che furono posteriormente nominate per riordinare i servizi dei quali si tratta, fu nel modo il più assoluto, nel modo più reciso dichiarato che nelle nuove convenzioni cotesta linea non dovesse esser compresa. Ora, suppongano gli onorevoli oppositori che fosse stata anche mia convinzione che si dovesse mantenere questa linea, anche in questo caso avrei io potuto, senza venir meno all'omaggio che doveva a sì concordi ed unanimi voti di Giunte ministeriali e parlamentari, comprendere nelle convenzioni questa linea che tutti volevano esclusa?

Ma, d'altra parte mi citino gli onorevoli oppositori un qualsiasi Stato straniero che per i servizi interni accordi dei sussidi a favore di queste corse di cabotaggio sulle proprie coste, ed allora nei loro lagni, nelle loro accuse potranno sostenere di avere almeno qualche precedente per la propria tesi.

L'onorevole D'Amico vi disse già nel suo discorso che ciò non avviene in alcuno degli esteri Stati che sussidiano linee di navigazione. Mentre noi per una necessità, dipendente dalla nostra posizione geografica, anche nolenti, dobbiamo pur sussidiar alcune di queste corse di cabotaggio, perchè i nostri porti principali esigono che per giungervi si percorra una lunga costiera, nessun altro Stato fa percorrere alle compagnie sussidiate le spiaggie nazionali, fa eseguire più di un approdo nell'interno del Paese.

L'onorevole Maldini nondimeno mi disse che io doveva comprendere questa linea fra le gratuite, ma obbligatorie. A tale proposito io posso assicurare l'onorevole Maldini che a tale scopo non lasciai nulla di intentato presso il nuovo concessionario dei servizi fra l'Adriatico ed il Levante.

Sino da quando nello scorso inverno trattai a lungo per stipulare queste convenzioni, feci ogni sforzo per comprendere tale linea fra le gratuite obbligatorie; ed avrei forse abbandonato anche la linea di Odessa, che pure fu assunta, pur di mantenere senza dispendio questa linea Brindisi-Messina; ma non mi fu possibile ottenerlo perchè l'altra parte contraente non volle assolutamente accettarla fra le gratuite.

Io ho fede che essa sarà fatta ugualmente, ma ad ogni modo il sussidiarla non m'era consentito dietro tutte le deliberazioni di cui ho discorso testè.

Ed ora mi farò a parlare di un'altra linea, a cui hanno con desiderio accennato gli onorevoli Maurogònato e Maldini, e della quale è da lungo tempo presso il Ministero assiduo e fervidissimo propugnatore l'onorevole mio amico deputato Elia, ed alla quale infine si riferisce una proposta firmata dall'onorevole Bonacci ed altri deputati delle Marche. Io ne parlo subito dopo i servizi interni, perchè, parlando della linea Ancona-Zara mi pare quasi di parlare ancora di una domestica navigazione, dappoichè la Dalmazia era legata a Venezia da vivissimo affetto, per sei secoli visse sotto il mite Governo della Repubblica veneta, a quel suolo sono legate ricordanze di glorie veneziane che sono glorie italiane, su quelle spiaggie parlasi il nostro idioma, ed è a sperarsi che i rapporti fra le due vicine ed opposte rive varrà a spegnere malintesi che non hanno ragione di essere fra popoli che sono nati ad amarsi.

Per questa linea d'altronde, con vantaggio di tutti, il lungo cammino da Bukarest, Pesth, Belgrado, dal Montenegro, dall'Erzegovina, dalla Bosnia, dall'Albania, sarà grandemente abbreviato, e da Zara potrà giungersi in venti ore a Roma, in venticinque a Napoli ed a Torino.

Orbene per questa linea, come già accennai, per questa linea non mai stata concessa dai precedenti Ministeri, io aderisco pienamente ai desideri espressi dagli onorevoli Elia, Bonacci e colleghi, del pari che dagli onorevoli Maurogònato e Maldini. Essi comprenderanno certamente come, dal momento che, nonostante non fosse questa linea proposta da nessuna delle Commissioni, io la aggiunsi nei capitolati che fanno parte integrante della legge, chiedendo facoltà di attuarla, io la aggiunsi ed introdussi precisamente perchè di tale facoltà intendeva far uso ed è per ciò che dissi agli onorevoli Maurogònato e Maldini che essi si proponevano di sfondare una porta aperta, e che questo era un miglioramento che io spontaneamente voleva introdurre a favore di Venezia, d'Ancona e di tutta la navigazione italiana.

Se parlai di contributo di comuni, fu principalmente perchè la Commissione del 1876, sopra una petizione di Ancona, aveva opinato che solo con una lieve retribuzione avesse per ogni caso a concorrere lo Stato, e perchè la provincia e il comune di Ancona a questo contributo si erano mostrati disposti. Ma io non farò di questo concorso una assoluta condizione e dichiaro qui, fin d'ora, d'aderire a che, col preavviso dei tre mesi di cui parla la convenzione, sia attivata la linea Ancona-Zara.

Ed ora vengo al servizio del Levante. Per questo servizio anche gli onorevoli deputati di Venezia ammettono che la condizione di quella città è notevolmente migliorata in virtù della nostra convenzione. Ed in vero, mentre prima colla *Trinacria* si doveva da Venezia andare a Costantinopoli, mediante trasbordo, mentre nessuna linea diretta eravi dall'Italia a Costantinopoli, poichè anche la linea che partiva da Messina andava a Costantinopoli per Smirne, ed alternativamente per Salonicco, ora noi abbiamo dato all'Italia una linea diretta per Costantinopoli, e questa linea diretta l'abbiamo data specialmente a Venezia, in quanto che invece la linea del Levante che parte da Palermo non è diretta, ma si allaccia a Sira alla linea, che, giungendo da Venezia, prosegue per Costantinopoli. In forza delle predette innovazioni, mentre prima si faceva il tragitto da Brindisi a Costantinopoli in 142 ore, il viaggio non sarà per lo innanzi che di 90 ore. E mentre da Venezia a Costantinopoli s'impiegavano prima 207 ore, non se ne impiegheranno d'ora innanzi che 145, risparmiando quindi un due giorni e mezzo di viaggio. Non è questo un notevolissimo vantaggio che abbiamo dato a Venezia per le sue importantissime comunicazioni cogli scali del Levante?

Ma gli onorevoli Maurogònato e Maldini vorrebbero che venisse aggiunta alle linee da attivarsi al presente anche la linea Sira-Pireo, dicendomi: quest'allacciamento col Pireo c'è sempre stato; ora perchè volete toglierlo? Ma, non è esatto il dire che questo allacciamento vi sia sempre stato. Vi fu soltanto dacchè alla *Trinacria* fu dato il servizio del Levante;

e vi fu solo come conseguenza di quel vizioso percorso della linea del Levante, per cui vedemmo prolungarsi di tanto il viaggio dall'Italia a Costantinopoli.

Ora dunque la mancanza dello scalo al Pireo non è che una conseguenza di un miglioramento introdotto, di un viaggio più breve, più diretto che si viene ad attivare per Costantinopoli e per gli altri scali levantini. Inoltre, quanto alla pretesa aggiunta della linea Sira-Pireo, non conviene omettere di osservare altresì essere diminuiti i rapporti commerciali dell'Italia con quegli scali, mentre d'altronde dobbiamo tener conto delle ragioni finanziarie. E invero, mentre vi sono per le linee interne tanti giusti desideri da soddisfare, non so chi vorrebbe seguire gli onorevoli Maurogònato e Maldini nel consigliarmi di sussidiare una linea interamente estera, come è quella da Sira a Pireo, la quale, misurando la distanza di 39 leghe, porterebbe una spesa di 85 mila lire.

D'altronde io posso dare una notizia che forse soddisferà anche per questa parte gli onorevoli Maurogònato, Maldini, Minich e tutta la Camera.

Il ministro per gli affari esteri di Grecia, in un colloquio che ebbe col nostro rappresentante in Atene, parlando della eventualità che non venisse rinnovata in favore della compagnia di navigazione ellenica la convenzione che sta per cessare, gli chiese di conoscere se il Florio sarebbe in tal caso disposto ad assumere quel servizio ed a quali condizioni.

Ora, fra i servizi dei piroscafi greci, non solo avvi la linea speciale e quindicinale da Sira a Pireo per Zea, ma questa linea si percorre anche nelle corse della linea del Peloponneso e in quella del golfo Egolide.

Vede dunque l'onorevole Maldini come il costituire delle imprese potenti di navigazione, il che non entra molto, mi è sembrato, nelle sue idee, contribuisca a far sì che anche all'estero si facciano vantaggiosamente conoscere, apprezzare, ricercare i navigatori italiani.

La linea del Levante comprende inoltre un notevole miglioramento, quello, cioè, mediante il quale si stabilisce la

prolungazione della linea di Costantinopoli fino ad Odessa: prolungazione, la quale era contemplata pure nella convenzione con la *Trinacria*, ma era contemplata in modo che fosse facoltativa, purchè sussidiata, mentre noi l'abbiamo introdotta obbligatoria e gratuita.

Ora, anche questo viaggio assicurato dall'Italia al mar Nero credo sarà da tutti riconosciuto avere una importanza incontestata.

Il mar Nero è uno dei mari che diede sempre maggior alimento alla marineria italiana, al commercio del mar Nero deve in gran parte la Liguria la sua grandezza. Chi non conosce le fiorenti colonie che i genovesi vi avevano stabilito?

Per questa ragione io mi sentiva già inclinato ad assicurare all'Italia una tale navigazione; ma d'altronde cotesta linea mi veniva segnalata, nei rapporti statistici dei nostri agenti all'estero, come di somma e crescente importanza per il commercio italiano, in forza del continuo aumento di traffico con quei paesi.

Già la relazione postale del 1874 aveva dimostrato come lo scalo di Odessa presentasse, nel traffico esercitato coi nostri piroscafi, un notevole incremento in confronto degli anni addietro; mentre diminuiva il correlativo movimento cogli scali della Grecia e della Turchia.

Ma altri rapporti recenti spediti al ministro degli esteri dal nostro console di Odessa constatano del pari il riflessibile aumento, che anche nel 1875 si ebbe a riscontrare nelle importazioni fatte in quel porto dalla nostra marina mercantile. Mentre infatti nel 1874 queste importazioni non giunsero ai 9 milioni, nel 1875 furono di circa 15 milioni e mezzo; differenza quasi per intero dovuta ai piroscafi della *Trinacria*. Egli è che, come avverte quel console, gli agrumi, le frutta, le mercerie, i marmi, gli olii, i vini italiani, cominciano a figurare con onore in quegli scali, e tutto fa presagire che il nostro paese, mantenendo attive comunicazioni con Odessa, potrà ivi assicurarsi un florido avvenire.

In questi servizi del Levante l'onorevole D'Amico ha creduto di osservare che, se a torto si lagnano i veneziani, i quali

l'onorevole D'Amico dimostrò che molto invece guadagnano dalla nostra convenzione, qualche detrimento verrebbe ad avere la città di Napoli, perdendo essa, per i viaggi del Levante, il vantaggio di essere direttamente toccata dai legni destinati ai viaggi medesimi.

A questo riguardo io devo rispondere all'onorevole D'Amico, che anche le precedenti convenzioni non facevano punto passare per Napoli, come non li fanno passare le attuali, i piroscafi destinati al servizio di Levante. Per la precedente convenzione colla *Trinacria*, questo servizio del Levante partiva anzi da un punto più prossimo al Levante, cioè da Messina, mentre ora partirebbe da Palermo, senza che questo arrechi un aggravio, perchè noi ci valiamo del viaggio del Levante nel tratto da Palermo e Messina per uno di quei viaggi che dobbiamo fare per il servizio interno fra questi due porti. In ogni modo, ripeto, nemmeno colla precedente convenzione era contemplata Napoli nei viaggi pel servizio del Levante. I piroscafi destinati al Levante partivano e passavano per Napoli soltanto per la convenienza dell'armatore, non essendo per esso bastante il carico della Sicilia per il Levante; tanto che, l'onorevole D'Amico sa meglio di me come i piroscafi della *Trinacria* partissero non solamente da Napoli, ma, toccando Napoli, da Marsiglia.

In ogni modo, io posso assicurare l'onorevole D'Amico che ogni mia opera ed influenza sarà adoperata verso il Florio perchè anche in séguito i piroscafi destinati al servizio del Levante passino per Napoli, ed io ho piena fidanza, per la gentile condiscendenza spesso sperimentata del Florio, per il suo patriottismo e il suo desiderio di mantenere vivi i vincoli fra le due grandi città del mezzogiorno, ho piena fidanza, dicevo, di poter raggiungere lo scopo.

Vengo all'Egitto.

Nessuna obbiezione udii fare da quanti oratori parlarono in questa discussione riguardo a questo servizio dell'Egitto, tranne che dall'onorevole Maurogònato, il quale mi chiese perchè in questo servizio dell'Egitto, il quale è poco produttivo, avessi accresciuto il numero delle corse.

Se l'onorevole Maurogònato avesse avuto la bontà di leggere la relazione...

MAUROGÒNATO. L'ho letta.

Ebbene, allora avrà veduto che pendeva una lite col concessionario di quel servizio, in forza della quale il medesimo sosteneva di essere in pieno diritto di cessare tale servizio perchè perdente; mentre l'amministrazione sosteneva che, a termini del contratto, la perdita nei servizi che dava luogo alla risoluzione del contratto doveva essere valutata complessivamente fra i prodotti del viaggio dell'Egitto e di quello delle Indie, in modo che non essendovi perdita sui due servizi presi complessivamente, avuto riguardo agli utili del servizio delle Indie, i viaggi coll'Egitto dovevano continuare. Eravi per ciò una lite che era conveniente di definire e che si definì infatti colla presente convenzione.

D'altra parte sembrava equo ed opportuno che quel medesimo servizio settimanale, che ha Venezia per l'Egitto per mezzo della *Peninsulare*, l'avesse anche il Tirreno per mezzo del Rubattino.

Mi sembrava d'altronde utile sotto ogni aspetto che tale servizio coll'Egitto fosse reso settimanale allo scopo di renderlo più utile al commercio e nel medesimo tempo più produttivo; imperocchè l'onorevole Maurogònato sa meglio di me come i viaggi per decade, nei quali il pubblico non ha ben presenti i giorni in cui avvengono le partenze, siano assai meno accetti e meno produttivi che non i viaggi settimanali.

Ora vengo alle Indie (*Ilarità*); ma, dovendo passare il mar Rosso, non per andare al deserto, ma per correre alla Terra promessa, che in questo caso non è la terra di Chanaan, ma i lidi di Singapore, e questi lidi essendosi resi irti di scogli dai miei onorevoli oppositori, io domando di riposarmi un istante.

(*L'oratore si riposa*).

Mi resta parlare dei servizi che, secondo me, per l'avvenire del paese, sono i più importanti fra tutti; dei servizi pei mari lontani, dei servizi che devono avvicinare l'Italia all'India e all'Indo-China.

La navigazione dell'India è stata da poco tempo introdotta e sussidiata dall'Italia. E certamente noi, istituendo quella navigazione, abbiamo fatto (l'esperienza lo ha dimostrato) abbiamo fatto opera utile e benefica per il paese.

Abbiamo congiunto l'Italia con quest'altra Italia gigantesca che si trova nell'Asia, che ha le sue Alpi nell'Himalaya, il suo Po nel Gange, il suo Adige nel Brumapatra, il suo Piemonte nell'altipiano dei Rageputi, la sua Lombardia nelle campagne del Benares, la sua Calabria nel Malabar, la sua Puglia nel Caromander, la sua Sicilia nell'isola di Ceylan, la sua Venezia a Calcutta, la sua Genova a Bombay. Abbiamo tratto a quei commerci l'Italia, e grandissimi furono i profitti che se ne ottennero in breve tempo. Da principio l'importazione e l'esportazione erano state poco rilevanti; a poco a poco esse sono cresciute sino al punto che l'importazione dall'India è giunta a rappresentare un valore annuo di 31 milioni e mezzo, e l'esportazione dell'Italia nell'India un valore di 6 milioni e mezzo, costituito quest'ultimo nella massima parte da liquori, vini, e manifatture tessili, come l'importazione è nella massima parte costituita dal cotone e dalle semenze oleose.

Ma qui sorgono gli onorevoli Maurogònato, Maldini e Minich, e mi dicono: ma, se per l'Egitto e per l'India il Ministero provvede riguardo a Genova, a Napoli, alla Sicilia, esso non provvede riguardo a Venezia.

Per Venezia, ora il servizio dell'Egitto e dell'India è fatto dalla compagnia inglese *Orientale e Peninsulare.* La compagnia *Orientale e Peninsulare* fa da Venezia un viaggio settimanale per Alessandria; e coi piroscafi della *Peninsulare* Venezia va, non una sola volta al mese, come Genova, ma due volte al mese senza trasbordi a Bombay, onde per l'India meglio di Genova viene ad essere servita Venezia.

Ma, soggiungono gli onorevoli Maldini e Maurogònato il contratto colla *Peninsulare* scade nel febbraio del 1878, e voi, ministro, non avevate proposto di rinnovarlo, di prorogarlo fino al 1880, epoca fino alla quale perdura il contratto fra la *Peninsulare* ed il Governo inglese. E poi, anche prorogato

questo contratto, soggiungono ancora gli onorevoli oppositori, esso non provvederebbe che fino al 1880, dopo il quale tempo è molto dubbio che la *Peninsulare* abbia a rinnovare il suo contratto col Governo inglese. Dopo il 1880 infatti, osservò l'onorevole Maurogònato, potrebbe darsi che la valigia delle Indie non parta da Brindisi, ma, compiute le ferrovie sulle opposte rive dell'Adriatico, parta dal continente europeo a Salonicco, nel quale caso cesserebbe conseguentemente per l'Italia il servizio della *Peninsulare* attivato con partenza da Brindisi per la valigia inglese delle Indie; ed allora, dopo il 1880, come si provvederebbe a Venezia?

Riguardo al prolungamento del contratto colla *Peninsulare* fino al 1880, io non capisco davvero l'opposizione dei veneziani. Essi sapevano benissimo che era nelle intenzioni del Ministero questo prolungamento del contratto; sapevano che fu solo per reverenza al Parlamento, nel quale altra volta i veneziani stessi avevano mostrato di preferire sorgesse una compagnia di navigazione nazionale, che non s'era proposto con questa convenzione il prolungamento del contratto colla *Peninsulare*. Fu dunque per deferenza al Parlamento che io attesi di fare analoga proposta, amando che in occasione di questa legge la Camera esprimesse a tale riguardo la sua opinione. E *non erat periculum in mora;* perchè, se anche trattandosi di servizi come quelli a cui provvede la convenzione attuale, i quali debbono andare in vigore col 1° luglio di quest'anno, e sebbene si tratti di un vasto ordinamento che dà luogo a sì ampia discussione pei molti interessi che vi sono legati, pure si giunge in tempo ad approvare prima della scadenza dei contratti la convenzione medesima, tanto più si sarebbe potuto provvedere in tempo per la convenzione colla *Peninsulare*, scadendo quella che è in vigore assai più tardi, e non potendo il relativo provvedimento dar luogo a sì ampia discussione trattandosi di proroga pura e semplice. L'onorevole Maldini sa del resto che, prima ancora che fosse nominata la Commissione parlamentare per l'esame di questo progetto di legge, avendomi egli chiesto se io avrei accettata una proposta con cui mi si desse

facoltà di rinnovare la convenzione colla *Peninsulare*, io dissi che anzi ne sarei stato ben lieto risparmiandomi per tal modo di presentare, come altrimenti avrei fatto, un apposito progetto di legge. Quindi, come si potè mai dubitare che questa prorogazione di contratto non fosse nelle intenzioni del Ministero? Come si potè mai adombrarsi tanto dietro cotesto timore che non aveva ragione di essere?

Ma dal 1880 in poi, soggiungono gli onorevoli oppositori, come farete a provvedere alla Venezia, dal momento che voi adesso disponete di tutta la somma degli 8 milioni, che dichiarate essere disponibile per i servizi marittimi? Ora domando io agli onorevoli Maurogònato e Maldini, se sia normale, se sia conforme ai procedimenti legislativi l'occuparci ora di servizi e di convenzioni che scadrebbero dopo il 1880, di eventualità che da qui a parecchi anni si possono o non si possono verificare.

L'onorevole Maurogònato mi disse che noi ce ne potevamo occupare benissimo, dal momento che ci occupammo in questa convenzione di servizi i quali, come quelli del Rubattino per l'Egitto e per le Indie, scadono nel 1883. Ma io ho già risposto su questo punto all'onorevole Maurogònato.

Io gli dissi che non solo un incontestabile legame correva fra questi servizi e gli altri assunti dal Rubattino, ma che eravi una lite alla quale conveniva provvedere, e si è provveduto con questa combinazione.

Ma, soggiunse l'onorevole Maurogònato, dopo il 1880 non avremo probabilmente la *Peninsulare*, poichè la valigia delle Indie sarà trasportata per mare, da Salonicco, anzichè dall'Italia. In primo luogo, a questi lumi di luna, colla guerra d'Oriente che ora incomincia, io non so davvero come si possa presumere che una linea continua di ferrovia possa pel 1880 giungere fino a Salonicco. Attualmente la ferrovia di Salonicco non giunge che a Prestina. Da Prestina avvi un lungo tratto in lacuna e non si è ancora stabilito quale via, oltre Prestina, debba tenersi, se, cioè, quella che debba congiungersi alle ferrovie già costruite a Banya-Luka, nella Bosnia, oppure l'altra che faccia la congiunzione a Belgrado.

Io non so, quindi, trattandosi di linee ancora in progetto, sul cui tracciato si contende, come mai, sopratutto colla guerra d'Oriente, l'onorevole Maurògonato possa presumere che quelle strade ferrate debbano essere finite nel 1880, anche ove esse abbiano proprio ad avere per effetto che la valigia inglese delle Indie si faccia allora partire da Salonicco.

E poi non vedo ragione di sgomento nemmeno ove questo caso così improbabile si verificasse, e sotto l'aspetto della possibilità di provvedere ai mezzi occorrenti per affidare siffatto servizio ad una compagnia nazionale.

Prima di tutto non è detto che gli otto milioni per servizi marittimi siano propriamente le colonne d'Ercole per tutto il tempo futuro.

Ma d'altronde, anche volendo ritenere che si stia nel futuro nei limiti di spesa sostenuta in passato, facciamo pure dei calcoli sulle somme relative.

Cosa ci costa il servizio dell'Egitto? In base alla convenzione pel servizio fra l'Egitto ed il Tirreno, questo servizio, in ragione d'anno, ci costa 300,000 lire. Il servizio delle Indie in base a questa medesima convenzione, ci costa 1,080,000 lire.

Dunque siamo a 1,380,000 lire.

Ora per l'uguale servizio che si istituisse dall'Adriatico all'Egitto ed all'India noi avremmo, sulle somme che si dispongono al presente, il mezzo milione che si paga alla *Peninsulare*. Ove i servizi dell'Adriatico e del Mediterraneo per l'Egitto e le Indie si congiungessero, potendosi fare delle economie, ne viene che con poco più di mezzo milione noi potremmo sopperire. Ciò posto, prendete la media di ciò che si è speso negli ultimi cinque anni, e troverete che si sono spese in media annualmente lire 8,556,000.

Dunque resterebbe il margine di circa mezzo milione, e ciò, senza che siavi luogo ad alcuno sgomento da parte di Venezia, varrebbe a costituire i corrispettivi necessari per i servizi che sono chiesti dagli onorevoli oppositori. Ed essi d'altronde dimenticano le somme che, a termini della presente

convenzione, si renderanno disponibili di mano in mano che s'aprono le nostre strade ferrate.

Ma, dovesse anche accrescersi la spesa, è mai possibile che a Venezia non debba essere mantenuta la navigazione coll'Egitto e colle Indie?

Davvero che gli onorevoli deputati della Venezia, ciò supponendo, e per quanto io creda che esprimano convinzioni sincere, fanno torto certamente non a me ma all'Italia, la quale non potrebbe mai permettere che Venezia non dovesse, al pari di Genova, continuare ad essere dotata di queste linee di navigazione con Alessandria e Bombay.

E è egli mai concepibile che, mentre dal 1860 in poi vi fu sempre progresso nella nostra navigazione nazionale, debba farsi nel 1880 un regresso sì essenziale e funesto? Sono adunque serii cotesti timori?

Venezia, d'altra parte, è quello fra i grandi porti d'Europa che, più d'ogni altro, ebbe abbreviato il cammino colle regioni orientali in dipendenza dell'apertura dell'istmo di Suez. Venezia ebbe abbreviato il suo cammino per Bombay nientemeno che del 61 per cento, l'ebbe abbreviato di 33 giorni, mentre tutti gli altri porti conseguirono tal abbreviamento in proporzione minore.

Ora possono mai supporre i Veneziani, che in queste condizioni vantaggiose, e coll'aprirsi della strada ferrata della Pontebba, che in breve sarà compiuta, strada ferrata a cui il Ministero è disposto di recare ogni aiuto anche accordando le linee di accesso, mentre i Veneziani conoscono le favorevoli disposizioni del Ministero per la linea di Portogruaro, possono mai supporre, io diceva, i nostri onorevoli oppositori che, aperti i valichi alpini, venga a cessare la navigazione, la quale li congiunga ai mari dell'India e dell'Egitto? Davvero che io non concepisco come ciò possa passare per la mente di chicchessia.

Per quanto l'onorevole Maurogònato abbia cominciato coll'escludere tale supposizione, pure io mi permetto di credere che tutto questo abbia origine da un'opposizione politica... (*Oh! oh!*)

MAUROGÒNATO. Domando la parola.

VARÈ. Domando la parola per un fatto personale.

L'onorevole Varè ha domandato la parola per un fatto personale. Io non l'ho punto nominato, e nel parlare d'opposizione politica non posso naturalmente riferirmi a lui. Ma in me è fermissima l'opinione che qui non si tratta che di opposizione politica. L'Opposizione a Venezia ha cercato di trovare un'arme contro il Ministero, ed è naturale che per quella *carità del natio loco,* la quale trae anche i più generosi a gareggiare di zelo quando si tratta di atti informati a sì nobile sentimento, si siano associati anche gli amici nostri a questa lotta che pareva diretta a togliere i supposti detrimenti alla navigazione dell'Adriatico e di Venezia.

Ora, dopo la dimostrazione che ieri l'altro ha fatto l'onorevole D'Amico, dopo le cose che con profonda convinzione io oggi ho detto, possono ancora sostenere i Veneziani che questi detrimenti sussistono, mentre invece si è dimostrato che dalla nostra convenzione Venezia ha rilevanti vantaggi?

Inoltre l'insussistenza, l'inanità di ciò che ci venne detto dagli onorevoli Maurogònato e Maldini mi pare evidente anche per altre considerazioni. Essi ci dicono: noi siamo preoccupati dello stato di cose che nascerà dopo il 1880; per allora voi non avete danaro, voi esaurite ora tutti i mezzi disponibili, come farete a provvedere a Venezia? Risparmiate quindi il mezzo milione della linea di Singapore, risparmiatelo affinchè con questo mezzo milione possiate provvedere a Venezia dopo il 1880.

Ora vedete, o signori, in che flagrante e stranissima contraddizione si trovano i nostri onorevoli oppositori. Essi ci dicono di risparmiare adesso, di mettere in serbo mezzo milione per il tempo posteriore al 1880; e poi con mirabile coerenza ci domandano la linea Sira-Pireo che costerebbe 85,000 lire, la linea Ancona-Zara che ne può costare 58,000, la linea della costa occidentale della Sardegna che importerebbe almeno 144,000 lire, la linea da Brindisi a Siracusa che anche a prezzi ridotti costerebbe 170,000 lire; ed allora il

mezzo milione, che hanno tanto a cuore di risparmiare, sarebbe pel fatto loro quasi completamente esaurito.

Ecco in quale flagrante contraddizione si sono posti i nostri onorevoli oppositori!

Mi rimane ora per ultimo a discutere un'altra questione, che è quella che ha suscitato in quest'Aula i più vivi dibattimenti.

Dobbiamo noi colle nostre linee di navigazione, dobbiamo noi fermarci a Bombay?

Ciò mi porta a parlare della linea di Singapore e Batavia.

Questa navigazione, siccome non risponde ai bisogni singoli, speciali di un porto o dell'altro, ai bisogni di questa anzichè di quella provincia, ma riguarda complessivamente i commerci e le industrie italiane, è naturale dovesse essere meno caldeggiata delle linee che da preoccupazioni locali si facevano più direttamente desiderare. È ovvio che quanti si sentivano spinti, spronati a chiedere determinate linee, cercassero di ottenerle mediante risparmi sulla linea di Singapore, la quale può dire, in quanto riguarda i tentativi dei propugnatori di tutti gli altri sussidi: *et diviserunt vestimenta mea, et super vestem meam miserunt sortem.*

Ciò dico perchè l'utilità, l'importanza di questa linea in sè stessa non fu oppugnata da alcuno.

Gli onorevoli Damiani, Adamoli, Boselli hanno così ben dimostrato la grandissima importanza ed utilità di questa linea, che certo diverrebbero superflue le mie parole, mentre io non saprei parlare in favore di questa tesi così giustamente e così bellamente come essi han fatto. Ad ogni modo le mie convinzioni non sono meno profonde delle convinzioni loro, ed io mi onoro di esprimerle alla Camera.

In via preliminare, ripeto, debbo notare un fatto, ed è che nè nella Camera, nè prima presso la Commissione ministeriale, circa alla utilità di questa linea vi ebbe contestazione alcuna. Rilevo dai verbali della Commissione che lo stesso onorevole Maldini, attuale oppositore, « dichiarò di riconoscere l'utilità d'una linea verso la China, s'arresti essa a Singapore, o

prosegua fino ad Hong-Kong; però egli la vorrebbe mensuale ».

L'onorevole De Amezaga, che pur faceva parte di quella Commissione, dichiarò del pari di desiderare questa linea e di ritenere preferibile che si fermasse a Singapore, anzichè spingersi fino a Hong-Kong, il che proponeva un altro membro della Commissione, l'onorevole Camperio.

L'onorevole senatore Ricci, uno dei commissari esso pure, così ebbe in proposito ad esprimersi: « Singapore è un tal centro di commercio, se non di produzione, ove fanno capo tutti i prodotti della China, di Giava, di Sumatra ».

Il solo dissenso che sorse nella Commissione, nella quale tutti ammettevano il sussidio per la linea di Singapore, il solo dissenso che sorse si riferì alla preferenza eventuale tra quest'ultima linea e quella dell'America del Sud, pel caso che i fondi disponibili non bastassero per ambedue. Ora in tale dissenso, sopra otto commissari presenti, quattro si pronunziarono per la preferenza alla linea dell'America del Sud e quattro per la preferenza alla linea dell'Indo-China. Ora, siccome la maggioranza della Sotto-Commissione pei servizi esteri, che era la proponente, aveva sostenuta la preferenza per la linea di Singapore, essendo un emendamento quello che dagli altri commissari si metteva innanzi proponendo la preferenza per la linea dell'America del Sud, l'emendamento a parità di voti non rimase adottato, e così nelle proposte finali della Commissione ebbe il primo posto la linea di Singapore.

Ad ogni modo rimanga pure stabilito che vi fu parità, equivalenza di voti. Di fronte a tale parità, mi perdoni l'onorevole Capo, io non faccio distinzione di uomini più o meno competenti fra coloro che votarono in un senso o nell'altro. Per me, quando si tratta di relazioni commerciali, gli statisti, gli economisti, gli uomini di commercio, i consoli nostri all'estero, non sono meno competenti degli ufficiali di marina.

Dacchè dunque vi fu parità di voti da parte della Commissione, quale fu la ragione per cui il Ministero, in questa

parità di voti, ha dato la preferenza alla linea dell'Indo-China? Io convengo coll'onorevole D'Amico essere più necessarie le nostre comunicazioni marittime con quelli fra i paesi d'oltremare ove sono grandi colonie italiane; avendo noi quindi nell'Uruguay e nella repubblica Argentina una rilevante colonia, un'importante popolazione italiana, che anche in lidi sì remoti mostra in ogni occasione di quanto affetto essa continui ad amare la patria forse tanto più diletta quanto più lontana, egli è certo che dovrebbe essere a cuore del Governo la comunicazione colla Plata a preferenza di ogni altra.

Ma la ragione che determinò il Ministero a non sussidiare la predetta linea a preferenza della linea dell'Indo-China, quella si fu che il Ministero vide che la linea dell'America del Sud è per sè stessa alimentata dal libero commercio, appunto per la corrente grandissima dell'emigrazione italiana che recasi a Montevideo e Buenos-Ayres.

Per tale circostanza appunto vi sono più servizi regolari a partenza fissa che muovono dall'Italia per l'America del Sud. Ora in tali condizioni sarebbe parso a noi, non solo non necessario, ma dannoso di sussidiare una qualsiasi delle compagnie che fanno i predetti servizi.

Del resto questa opinione è quella che è stata espressa pure dalla Commissione ministeriale pei servizi marittimi del 1870, è quella che è stata espressa dal congresso delle Camere di commercio di Genova, come ha già accennato l'onorevole Boselli.

Infatti la Commissione del 1870 così formulava a tale riguardo le sue conclusioni:

« Mentre fa plauso ai benemeriti armatori che istituirono queste linee di navigazione a vapore, desiderosa che codeste imprese si accrescano, si afforzino e prosperino, e riconoscendo che possa presentarsi nell'avvenire l'eventuale possibile utilità di istituire una linea sovvenzionata tra l'Italia e la Plata, non crede per ora opportuno e prudente proporre che a qualcuna fra quelle che esistono attualmente si accordi una sovvenzione governativa. »

E il Congresso delle Camere di commercio raccolto in Genova nel 1871 ebbe a dichiarare che esso « al pari della Commissione reale non trovò opportuno di sussidiare una linea coll'America del Sud, dove vi sono già compagnie che fanno da sè, e non giova quindi si faccia ad esse una concorrenza coi mezzi dello Stato ».

Ma avvi di più; avvi che, a confermarci in questo apprezzamento, influì anche l'opinione, disinteressata, autorevole, di uno degli armatori, che fanno il servizio dell'America del Sud; di quello stesso che domandava il sussidio, il signor Lavarello.

Infatti, in occasione della inchiesta industriale, il signor Lavarello, essendo stato dalla Commissione d'inchiesta interrogato se credesse che i sussidi di navigazione fossero utili e convenienti, ebbe a rispondere come segue. Leggerò la domanda e la risposta:

« *Presidente*. Crede che siano utili o dannosi i sussidi, che sono accordati a compagnie che provvedono al commercio?

« *Lavarello*. La mia opinione sarebbe questa; abbiamo veduto al Rio della Plata che vi sono compagnie sussidiate da altri Governi, non dal nostro, beninteso, le quali hanno impreso questi rami di comunicazioni. Per lo stesso scopo noi abbiamo messo dei piccoli piroscafi, come si è potuto, ed abbiamo ottenuto qualche buon risultato. È sicuro che per una linea dove ci sono tante delle nostre navi, non sarebbe opportuno dare delle sovvenzioni; crederei si potesse darne solamente per altri porti, dove non sono ancora attivate linee di navigazione, dove possano aprirsi nuove comunicazioni.

« *Presidente*. Ella crede dunque, che in alcuni casi il sussidio temporaneo possa essere utile?

« *Lavarello*. Quando altri vengono sulla stessa linea, parmi che possano viver tutti senza sussidi. Sviluppato il commercio, tutti possono vivere da sè ».

Mi parve dunque che secondo la disinteressata, e certo equanime, imparziale opinione di coloro stessi che ora domandavano il sussidio, si potesse, non solo senza danno, ma util-

mente rivolgere i sussidi ad un'altra linea; mi parve che lo stesso armatore signor Lavarello ci indicasse allora come dovesse essere sussidiata preferibilmente la linea di Singapore.

L'onorevole Capo ieri mi parlò delle aspirazioni di Napoli, del desiderio ivi espresso che venisse sussidiata la linea dell'America del Sud. Ora, quand'egli parlava specialmente di Napoli a tale proposito, io contro le mie abitudini mi permisi d'interromperlo, perchè davvero se cosa mi cuoce è che in qualsiasi modo possa essere messa in dubbio la mia affezione sincera e vivissima verso quella nobile città.

Io ebbi a dire, interrompendo l'onorevole Capo, che non vedeva come Napoli v'entri, poichè davvero non capisco che il sussidio a queste linee dell'America del sud possa essere un bisogno piuttosto napoletano che ligure, lombardo, piemontese. È vero che fu accennato dall'onorevole Capo che Napoli possa eventualmente, ove fosse sussidiata la linea dell'America del sud, diventare, come suol dirsi, testa di linea. Ma noi sappiamo tutti qual valore possa darsi a questa parola « testa di linea » in quanto sia veramente, come sarebbe in questo caso, una parola; noi sappiamo tutti quanto abbia un'effettiva importanza non il chiamarsi ma l'essere un porto testa di linea. Testa di linea è sostanzialmente quel porto dove trovasi l'armatore; altrimenti accade come a Livorno, che nella convenzione si è dichiarata testa di linea, mentre in realtà i vapori partono da Genova, la quale ha tutti i lucri e i vantaggi che derivano da questo genere di imprese di navigazione. Quindi una partenza, la quale si effettua piuttosto prima che dopo da Napoli o da Genova, indipendentemente dai benefizi che derivano al luogo dove ha sede l'industria dell'armatore, non credo che possa recare un notevole utile a qualsiasi città.

Invece io credo che Napoli, del pari che Genova e tutte le altre città italiane i cui figli emigrano pel Rio della Plata, da un sussidio che si concedesse ad alcuna delle compagnie esercenti avrebbe un grave ed incontestabile pregiudizio. Me lo dicono gli stessi ricorsi che si fanno dagli armatori, i quali corrono gli stessi mari, vanno dall'Italia al Brasile, all'Uru-

guay, alla Repubblica Argentina. Essi ripetono altamente in coro che, nel caso che un solo di essi venisse sussidiato, ciò equivarrebbe al decretare la rovina degli altri, poichè quell'armatore che ottenesse il sussidio si varrebbe di questa sua posizione privilegiata per schiacciare gli altri, riducendo i prezzi, come esso, avvantaggiato dal sussidio, potrebbe fare; così, eliminati gli altri concorrenti, esso sarebbe padrone del campo, arbitro assoluto dei prezzi e per tal modo gli emigranti napoletani, i liguri, i lombardi, perchè anche dalle mie provincie molti emigrano per l'America, avrebbero da pagare un prezzo quale finora non hanno pagato giammai.

Ecco dunque le ragioni per le quali io credo che per qualsiasi parte d'Italia, per Napoli, come per la Liguria, il Piemonte, la Lombardia, non vi sarebbe utile, ma danno nell'accordare i sussidi che ci si chiedono per la navigazione dell'America del Sud.

L'onorevole D'Amico diceva che effettivamente anch'egli ha propugnato nella Commissione del 1870 questi medesimi principii; ma che lo fece perchè allora vi erano tre compagnie le quali facevano quel servizio, che v'era cioè, oltre alla compagnia Lavarello, quella del Cerruti, e l'Italo-Platense.

Ma a questo riguardo io osservo che anche attualmente non vi è la sola compagnia Lavarello. Vi è pure la compagnia del Piaggio, che mantiene servizi periodici col Plata, compagnia la quale dichiara che da cinquant'anni esercita utilissimi traffici con quelle regioni; per cui essa è in trattative di costruzione di un nuovo materiale molto veloce e di grande portata per poter meglio concorrere nella navigazione dell'America meridionale.

Ecco perchè io giudicai molto più conveniente di sussidiare una linea di navigazione per l'Indo-China. Io, colla scorta delle opinioni autorevoli manifestate e dalle Camere di commercio e da tutte le Commissioni che si occuparono dell'argomento, ritenni che la linea di Singapore presenta preferibilmente ad ogni altra il carattere riconosciuto specificamente proprio a determinare il sussidio governativo; quello cioè di

non poter vivere, di non poter cominciare i primi passi da sè stessa.

L'onorevole Boselli, propugnando la nostra convenzione, propugnando il sussidio a favore di questa linea, vi ha detto che egli sprona l'Italia a quei mari in nome della nostra storia, in nome del nostro avvenire, in nome della poesia dei grandi popoli, poesia che concorre alla loro grandezza. Io divido questi sentimenti e questi concetti. Noi non dobbiamo fare della rettorica a rovescio e dopo esserci pasciuti per tanti secoli di inani memorie di passata grandezza, andando da un estremo all'altro, far sì che punto non vibri in noi la corda dell'orgoglio italiano.

Quando dunque un vostro poeta, o Veneti, esaltò per le sue audacie Raffaele Rubattino, e

...le navi
Venturose che rigano di fumo
Italico le avite aure di Brama
E ombreggiano le ripe di Canopo
Seminate di tombe

io credo che queste parole di legittimo orgoglio nazionale rispondessero appunto a quel concetto, di cui sì bene si rese interprete l'onorevole Boselli. Quelle grandi tradizioni dell'Italia sul mare, ricordate pure dall'onorevole Del Giudice coi fasti della gloriosa Repubblica Amalfitana, quelle tradizioni che ci portano a ricordare come per più di quattro secoli Veneziani e Genovesi si sono mantenuti gli arbitri del commercio dell'Asia, devono essere considerate come un retaggio sacro per noi, che non dobbiamo essere dimentichi del memorabile precetto:

Tu longe sequere et vestigia semper adora.

Ma, del resto, noi non abbiamo bisogno di ricorrere a tutta questa storia, a tutta questa poesia. Ci basta, per propugnare la linea dell'Indo-China, ci basta la prosa delle nostre Camere di commercio, la prosa dei più modesti abitatori dei nostri fondaci e delle nostre officine.

Non sono che pochi giorni che io ricevetti una memoria della Camera di commercio di Milano, la quale accompagnava e raccomandava le istanze di alcuni industrianti di quella città, che, propugnando la linea di Singapore, chiedevano anzi che a questa linea venisse aggiunta quella di Calcutta. Essi mi dicevano che dalla loro industriosa città si ha ora coll'Oriente un notevole movimento di traffici, ad esempio, per alcuni filati, per il così detto filato tinto in rosso di Adrianopoli; e mi dicevano che in Lombardia si riceve da quelle regioni a condizioni vantaggiose notevole copia di materie prime necessarie all'industria.

Al complesso di queste considerazioni fece eco anche la relazione della Giunta parlamentare, nella quale appunto è detto dall'onorevole Cocco, alludendo alle tradizioni italiane: *noblesse oblige*. Per questo detto l'onorevole Maurogònato, con quella rettorica a rovescio di cui ho parlato testè, rispose al relatore: che cosa mi parlate della nostra nobiltà? Noi siamo nobili, ma, come molti altri nobili, siamo spiantati.

Non era però a questi concetti di economia necessitata dalla nostra povertà che informavasi l'onorevole Maurogònato nelle precedenti discussioni su questo argomento. Nella discussione infatti relativa ad una delle precedenti convenzioni marittime, l'onorevole Maurogònato diceva: « Oramai io fido assai poco nelle economie per il miglioramento delle finanze; ma spero che le finanze rifioriranno per mezzo della ricchezza nazionale. Dunque tutto ciò che gioverà ad aumentarla gioverà alle finanze ».

MAUROGÒNATO. Confermo.

ZANARDELLI. Ma non vuole questa spesa però.

Una voce a sinistra. In teoria. (*Si ride*).

ZANARDELLI. Non ho poi, riguardo all'incremento che può dare alla nostra produzione e ai nostri traffici la linea dell'Indo-China, che a riportarmi ai risultati dell'esperienza che abbiamo avuto nei servizi marittimi dell'India.

Riguardo all'India, il movimento commerciale, che nel 1871 è stato di 14 mila tonnellate, divenne di 15 e mezzo nel

1873, di 19 nel 1874, il 22 nel 1875 e di 27 nel 1876. E l'aumento ebbe luogo, non solo nella importazione dall'India, ma altresì nella esportazione dai nostri porti, con grandissimo beneficio delle industrie nazionali.

Se tali risultati ha dato la navigazione coll'India, non meno è certamente da attendersi dalle comunicazioni coll'Indo-China.

E invero, ognuno sa che più vasto ancora è il campo che alle industrie nostre, ai nostri traffici, è aperto nell'Indo-China di quello che nell'India non fosse.

Collo scalo di Singapore, noi ci troviamo nel centro di un mondo immenso, nel centro dell'arcipelago indo-cinese, centro d'onde si stendono i mari per sterminate regioni ed ove di queste regioni convergono i prodotti. Noi ci troviamo alle porte della China, popolosa di 450 milioni, presso a Sumatra, sulla via del Giappone, sulle vie di Borneo, delle Filippine. Di là la linea, che ora vi chiediamo di approvare, deve prolungarsi a Batavia, la perla dell'Oriente, a raccogliere i prodotti dell'isola di Giava, che, estesa cinque volte la Sardegna, conta 18 milioni di abitatori; i prodotti dell'isola di Giava, co' suoi raccolti di 100 milioni di chilogrammi di zucchero, a cui mi permetta l'onorevole Maurogònato di aggiungere il caffè, sebbene egli dica che il caffè dell'isola di Giava a Venezia non piace. (*Si ride*). De *gustibus non est disputandum*. Sta tuttavia che quest'isola conta 300 milioni di alberi da caffè e che ne esporta in tutti i paesi di Europa. Ne trasporta una grandissima quantità in Francia; e in Lombardia, per esempio, noi non dividiamo la ripugnanza dei palati veneziani. (*Ilarità*). Grandissima è l'esportazione in Europa del gambier, di cui si servono utilmente le industrie, grande quella dello stagno, della gomma, del pepe, dell'indaco, del tabacco.

E poi, Singapore, nel concetto nostro, non è che una stazione di fermata. Questa linea accenna ad un obbiettivo molto più vasto, mira evidentemente alla China, ed al Giappone. Singapore, a pochissimi giorni da Hong-Kong, a pochi giorni da Shangai, ove i rapidi flutti dell'Hoang-pou puliscono le carene

di 3500 navi che ogni anno entrano ed escono da quel porto, Singapore è il punto dal quale la nostra linea, a cagione dello stesso suo periodo trimestrale, potrà tentare più lontani mercati, più lungo cammino:

E Shangai, come l'onorevole Maldini sa meglio di me, è tal porto che nel 1875 fece per 600 milioni di commercio coll'estero; è tal porto da cui uscirono nello stesso anno 74,000 balle di seta, delle quali oltre 3000 balle erano dirette all'Italia, imbarcate su piroscafi delle compagnie straniere, per quanto esse non offrano certo facilitazioni al trasporto delle nostre mercanzie, non favoriscano i nostri commerci.

L'apertura del canale di Suez avvicinò di 10,000 miglia la China all'Italia, e nessuna nave italiana dovrà penetrarvi? È quello che moveva tanto a sdegno Nino Bixio nella sua interpellanza in Senato, allorchè additava i bastimenti che a mille a mille vi convergono dagli Stati Uniti e dall'Inghilterra.

Ed anche per Singapore la statistica del 1873 ci dice entrati in quel porto circa 1604 bastimenti, dei quali ve n'erano due di italiani, uno il *Livorno* che apparteneva al Lloyd ligure, il quale è ormai cessato, e l'altro il *Maddaloni* di Nino Bixio che in quell'audace tentativo ebbe dietro a sè fervidissimi i voti e le speranze dell'intera nazione. Imperocchè, dopo tanti e sì pazienti studi e meditazioni, il grande patriotta si proponeva appunto di far sì che in quei mari, i quali non sono visitati che da bandiere inglesi, americane, olandesi, russe e, francesi anche la bandera italiana andasse finalmente a mostrarsi.

L'onorevole D'Amico, ritenendo scarso il corrispettivo di lire 32 per lega, che per tale viaggio si dà al concessionario, riducendosi esso a 22 per la spesa del passaggio del canale di Suez, l'onorevole D'Amico disse di non sapere come potesse il concessionario accettare siffatte condizioni. Ma forse l'onorevole D'Amico non sa che il concessionario ha già esperimentato quel viaggio fin dall'anno scorso e ne ha trovato promettenti i risultati, i quali diedero lusinghiere speranze di sbocchi per le nostre produzioni, avendo il Rubattino espor-

tato per l'Indo-China merci che non avevano dato luogo a scambi altrettanto utili con altri paesi.

In ogni modo mi sembra che, dietro questa iniziativa di un uomo che fu sempre ardito non solo, ma pel suo paese fortunato pioniere nell'aprire queste vie, noi, facendoci forti della sua stessa fede, possiamo tanto più ritenere che sarà fecondo questo esperimento, o, dirò meglio, questo primo passo in sì grandiosa carriera.

Il coronato delle imprese ardimento, che segnò altre volte i passi del Rubattino, può farci ritenere che esso sia abbastanza competente a questo riguardo e, se grave rischio avvi per esso, come è d'avviso l'onorevole D'Amico, il vedere che egli antepone ai lucri dell'armatore le glorie del navigante, può esserci ancor più vivo impulso a secondare il còmpito di chi già diede all'Italia la navigazione delle Indie.

In ogni modo, opere come questa, in cui è leva l'iniziativa privata e ad essa soltanto si associa il concorso dello Stato, opere come questa sono tali da rispondere pienamente all'antico ed immutabile nostro programma.

Ma la maggiore opposizione che si fa a questo viaggio è la seguente: non è che un viaggio trimestrale, e perciò, come viaggio trimestrale, non potrà presentare quei medesimi frutti che il viaggio mensile dell'India ha fornito.

Ma a questo riguardo è facile rispondere che anche coll'India si cominciò precisamente nel medesimo modo; nel 1870 anche il viaggio dell'India fu trimestrale, lo fece anche allora il Rubattino, e furono 4 i viaggi da lui effettuati in quell'anno. Riusciti fortunatamente, essi poi vennero sussidiati e portati a dodici.

E non solo così fece l'Italia, ma fecero lo stesso la Francia e l'Inghilterra, benchè tanto più ricche di noi; poichè nell'Indo-China anche l'Inghilterra cominciò con sei viaggi annui: anche la Francia cominciò con tre viaggi all'anno soltanto.

L'onorevole Maurogònato, per indurmi alle modificazioni da lui richieste nella convenzione, vuole stringermi fra le punte di un dilemma. Egli mi disse: o questo viaggio non riescirà

e quindi sarà meglio abbandonarlo; o riuscirà, ed allora, essendo provato che è per sè stesso rimuneratore, si potrà ugualmente escludere il sussidio.

Se il suo ragionamento valesse, è evidente che varrebbe anche per l'India; noi non dovremmo più sussidiare i viaggi di navigazione per l'India, i quali hanno dato quei profittevoli risultati che colle cifre alla mano ho esposto testè.

Ma il vero si è che, se anche questi viaggi diano dei buoni risultati, come ne dànno dei buonissimi per le *Messaggerie* francesi, la periodicità dei viaggi medesimi e tutti gli obblighi che sono inerenti ad una linea di navigazione sussidiata, richiedono che il sussidio continui, poichè non è un sussidio propriamente detto, ma è un compenso per tutti questi oneri che alle compagnie stesse di navigazione vengono imposti.

L'onorevole Maurogònato mi chiese se io avrei accettato le proposte modificazioni nella convenzione, la eventuale inversione della linea di Singapore.

Io gli rispondo in modo molto preciso e molto reciso, e gli rispondo, che a parte anche tutte le predette considerazioni le quali escluderebbero tale mia adesione, giuridicamente non si possono modificare delle convenzioni senza l'assenso dei due contraenti.

Rispondo di più, che è veramente nuovo che si venga innanzi al Parlamento a chiedere modificazioni di determinate convenzioni.

L'onorevole Maurogònato ebbe a rimproverare l'onorevole Sanguinetti perchè egli fece delle proposte di modificazioni di corrispettivi, osservando che alle Commissioni parlamentari forse qualche tentativo di simile genere è lecito il farlo, ma nella discussione alla Camera è affatto inane il credere di potere venire ad introdurre nelle convenzioni delle unilaterali modificazioni.

Ora io dico all'onorevole Maurogònato, come mai dal momento che ammette non potersi le convenzioni modificare per una lira di più o di meno nei corrispettivi, possa egli supporre potersi modificare poi nella parte fra tutte più essenziale, che

è quella della determinazione delle linee, la quale inchiude l'intero programma che ha guidato il concetto delle presenti convenzioni marittime.

Le convenzioni dunque si giudichino nel loro complesso, si accettino o si respingano, ma non vengasi a pretendere di poterle modificare.

L'onorevole Maurogònato ebbe a meravigliarsi perchè le varie linee di navigazione siano state comprese in una convenzione unica, in un solo progetto di legge.

Ebbene, io a mostrare che non ha ragione d'essere la maraviglia dell'onorevole Maurogònato, potrei limitarmi ad invocare gli esempi delle convenzioni precedenti.

Nel 1872 furono stipulate cinque convenzioni relative a materie molto meno connesse che non sieno le attuali, poichè ad esempio, tra la linea di Singapore e quella delle Indie vi è una colleganza strettissima. Ora, quelle cinque convenzioni furono allora tutte riunite in un solo disegno di legge. Fu fatto anche allora, nella relativa discussione, accusa al Ministero per questo *omnibus* che si era formato delle cinque convenzioni; ma il ministro rispose che ciò era nella natura delle cose. E l'onorevole Maurogònato lo ammise pure senza obbiezione; tanto lo ammise che era presidente della Commissione, la quale di quell'*omnibus* rimproverato al Ministero propose l'approvazione alla Camera. Parmi adunque che, prima di aggredire, converrebbe pensare ai precedenti. Ma aggiungasi che nel nostro caso poi era, non solo conveniente, ma necessario il fare una unica convenzione, poichè si stabilivano servizi cumulativi, agenzie comuni ed altre disposizioni tutte a favore del commercio e del pubblico.

Quel che abbiamo fatto poi è tanto nella natura delle cose, che io sfido chiunque a provarmi che presso altre nazioni non siasi a questo riguardo proceduto nel medesimo modo.

I contratti delle *Messaggerie* francesi comprendono moltissime linee: la linea dell'Egitto, del Levante, dell'Anatolia, della Siria, della Tessalia, dell'Italia, del Danubio, del mar Nero; e mai a questi contratti si mossero i rimproveri che oggi

si muovono alla nostra convenzione, che per le addotte ragioni più d'ogni altra richiedeva l'effettuata riunione.

L'onorevole Maurogònato ha opposto un'altra obbiezione. Egli disse: iniziate pure la linea di Singapore, ma spendete meno col non farla indipendente, e farla partire invece da Aden o da Bombay, proseguendo il viaggio da uno di questi punti per Singapore.

MAUROGÒNATO. Da Aden.

ZANARDELLI. Da Aden; bene. In questo caso, o l'onorevole Maurogònato vuole che sia il medesimo battello che parte dal porto di Genova, o che...

Poichè l'onorevole Maurogònato fa segni negativi, lascio la prima ipotesi, dal momento che qui dentro non ha sostenitori. Pertanto, secondo l'onorevole Maurogònato, converrebbe che si trovasse un battello nel porto di Aden per fare i trasbordi e andare e venire da questo porto.

Ora io non ripeterò tutti gli argomenti che furono addotti ieri l'altro dall'onorevole Boselli contro questi trasbordi. Aggiungerò tuttavia che mi risulta da un rapporto recentissimo del nostro console a Shangai che gli Inglesi stessi, i quali pure sono tanto esclusivi, preferiscono di partire da quel grandissimo porto della Cina colle *Messaggerie* francesi, anzichè colla *Peninsulare*, per non sottoporsi all'incomodo dei trasbordi. Ora ciò che si dice per i viaggiatori, si deve ripetere tanto più per le merci, e principalmente per le semenze oleose che vengono in grandissima copia trasportate in Italia, e che soffrono sì grandemente in conseguenza dei trasbordi. Aggiungerò ancora che le domande accompagnate dalla Camera di commercio di Milano si lagnano perchè dal Rubattino non venga periodicamente attivata la partenza da Genova a Calcutta, appunto perchè, facendo l'invio delle merci con la *Peninsulare*, esse devono subire i trasbordi.

Ma dirò assai più. L'onorevole Maurogònato e l'onorevole Maldini hanno parlato tanto in nome di Venezia. Ebbene, io vedo che il municipio di Venezia si irrita al solo pensare al trasbordo che si dovesse subire da Venezia nel viaggio per Costantinopoli.

Leggerò testualmente ciò che dice la Giunta municipale di Venezia nella sua petizione al Parlamento. Essa così si esprime:

« Per conseguenza, *Venezia domanda sia bene chiarito* che il piroscafo della linea di Levante, che parte da Venezia, sia quello che toccherà Brindisi e Sira, in modo che le merci caricate a Venezia per Costantinopoli e viceversa *non abbiano mai ad essere trasbordate* ».

Ora, se tanta importanza giustamente si annette ad evitare questi trasbordi quando si tratta di un viaggio relativamente breve, domando io quanto maggiormente non debbasi cercare di evitarli in viaggi di così lunga navigazione.

Manteniamo dunque inalterato, indipendente il servizio dell'Indo-China. Io ho piena fidanza che esso debba riuscire onn meno fruttuoso di quello che sia riuscito il servizio delle Indie.

In Francia gli uomini più competenti vanno ripetendo, nelle pubblicazioni che si riferiscono a questa materia, che i sussidi che la Francia dà alle *Messaggerie* per il Mediterraneo hanno fatto il loro tempo e chiedono che le relative somme siano trasportate sui viaggi al di là del canale di Suez. E sì che la Francia già spende otto milioni e mezzo per le linee di navigazione dell'Indo-China.

Ebbene, seguiamo anche noi questo esempio dettato dall'esperienza ad altre nazioni.

Per l'Italia il non avviarsi ai traffici dell'Indo-China, in occasione che si dà completo ordinamento alla nostra navigazione, sarebbe una vera abdicazione.

Abbiamo destinato somme ben più cospicue ad avvicinarci colle ferrovie al centro dell'Europa centrale, e dobbiamo quindi proseguire quelle vie per condurci ai vasti mercati delle merci dell'Europa centrale, delle derrate che con essa vengono permutate.

E se ciò favorisce il transito, il commercio internazionale, non meno importante è il dare per queste vie il vero sviluppo, di cui è suscettibile, all'industria nazionale. Dal punto di vista

dell'industria, le vie dell'Indo-China sono le più importanti di tutte, perchè ivi più numerose le famiglie di popoli che non producono ciò che noi possiamo produrre, che producono invece le materie prime di cui la nostra industria abbisogna. Egli è per ciò che non solo a Genova e Venezia, ma in tutti i grandi ed operosi alveari delle nostre manifatture, Torino, Milano, Como, Schio, Biella, Nola ed Arpino, in tutti i paesi in cui ferve un'industria, ovunque gira un fuso, ovunque batte un telaio, ivi si applaudirà vivamente ad un voto che apra l'Asia al lavoro italiano. (*Bene! Bravo!*)

Tornata dell'8 maggio 1877.

L'onorevole Di Cesarò proponeva il seguente ordine del giorno: « *La Camera, confidando che il Ministero vorrà far opera per soddisfare i legittimi interessi dell'Adriatico, passa all'ordine del giorno* ».

La Commissione si riservava di accettarlo o meno secondo lo svolgimento che il proponente vi avrebbe dato.

L'onorevole Zanardelli così dichiarava conformemente:

Prima di dichiarare se accetto quest' ordine del giorno, è opportuno udire le idee dell'onorevole deputato Di Cesarò, poichè desidero di conoscere come l'onorevole proponente intenda quest' ordine del giorno, inquantochè i legittimi interessi dell'Adriatico io dimostrai già fino da ieri che nelle convenzioni sono a mio credere pienamente soddisfatti.

E poichè ho dovuto su ciò prendere la parola, credo mio debito mantenerla ancora un istante. Lo farò senza uscire da un vero fatto personale, chè altrimenti avrei io pure occasione di riprendere questa discussione, il che non è nelle mie intenzioni, poichè dopo tanti giorni che il dibattimento continua, nessuno più di me desidera di uscire *dal pelago alla riva*. Parmi dunque conveniente di fare brevissime dichiarazioni intorno a ciò che disse l'onorevole Minich. Io non credo veramente che col solo accennare alle opinioni manifestate da un oratore si dia luogo ad un fatto personale. Ad ogni modo, ringrazio l'onorevole Minich di aver dichiarato che egli non è oppositore della legge e che solo gli stava a cuore di ottenere ciò che io ho già dichiarato di esser prontissimo a dare; mentre già dissi come sia sempre stata mia intenzione di rinnovare fino al 1880 il contratto colla *Peninsalare*.

Ringrazio anzi a questo proposito anche l'onorevole Micheli (che mi pare di non vedere al suo posto), il quale fu in modo sì aperto favorevole al progetto di legge, fu sì favorevole anche a quella linea che io considero una delle più importanti, la linea di Singapore.

E con ciò, io debbo fare pertanto una specie di ritrattazione, in quanto dissi ieri che il manipolo dei deputati veneti era sceso intero e compatto con emula gara a combattere la legge; mentre invece udii l'onorevole Micheli farsene fervido propugnatore, ed oggi udii l'onorevole Minich dichiarare che egli pure non è nelle file dell'Opposizione contro questo progetto di legge.

Riguardo poi all'avere io asserito ieri che credeva vi fosse una base politica in questa opposizione, mi sbaglierò, è un'opinione mia che aveva diritto di esprimere, perchè è un'opinione di persona convinta, e che dipende dalla coscienza che ho per lo meno vivissima, e che ieri cercai di dimostrare essere conforme ai fatti, di avere anzi fatta la più larga parte che fosse possibile, nell'occasione del presente progetto di legge, ai legittimi desiderî di Venezia, col miglioramento sopratutto del servizio del Levante, servizio che venne riconosciuto essere stato migliorato, anche dagli onorevoli deputati Maurogònato e Maldini.

Tornando all'ordine del giorno dell'onorevole mio amico Colonna Di Cesarò, io udirò che cosa egli intende per legittime aspirazioni dell'Adriatico, per dire se lo posso accettare, oppur no.

Dopo di che l'onorevole Di Cesarò modificava il suo ordine del giorno nel seguente modo: « La Camera confida che al cessare dei servizi della Peninsulare *il Governo provvederà al servizio di navigazione da Venezia ad Ancona e Brindisi con continuazione settimanale per l'Egitto e mensile per Bombay ».*

E il ministro Zanardelli replicava:

Io ringrazio l'onorevole deputato Di Cesarò per le gentili parole con le quali ha sviluppato il suo ordine del giorno e per avere egli fatto eco completamente a quei sentimenti

ed a quei propositi che io ieri aveva manifestato riguardo ai servizi marittimi di Venezia.

Io dissi già ieri che considerava come una cosa impossibile che, non io, ma un ministro pei lavori pubblici, qualunque si fosse, che un qualsiasi ministro per le finanze che sedesse su questi banchi, non si dovesse adoperare efficacemente a far sì che Venezia continui a possedere i suoi servizi marittimi con l'Egitto e con l'India.

Io aggiunsi inoltre, fino da ieri, che i provvedimenti i quali si prendevano al presente con le attuali convenzioni dirette ad estendere per il Mediterraneo le comunicazioni con l'Estremo Oriente, dovevano essere un'arra, una sicura garanzia che anche Venezia avrebbe segnato piuttosto un progresso che un regresso nelle sue navigazioni future, quando cioè venisse a cessare il contratto con la *Peninsulare*.

È dunque in coerenza a quello che io diceva ieri, che accetto l'ordine d'idee in cui è entrato l'onorevole deputato Di Cesarò. Dirò di più: l'ordine del giorno da esso proposto si conforma, può dirsi, pienamente alle idee svolte nella relazione della Commissione della Camera, e formulate da essa pure in un ordine del giorno: formulate più compendiosamente, più sinteticamente, ma nello stesso senso di esprimere la fiducia che il Ministero provvederà all'avvenire della navigazione periodica fra l'Adriatico, l'Egitto e l'India.

E siccome l'onorevole Di Cesarò mi domanda se non solo io avrei accettato in questo senso un ordine del giorno, ma anche un articolo di legge, posso aggiungere che ho già dichiarato ai rappresentanti di Venezia, che io in questo senso, il quale corrisponde perfettamente alle dichiarazioni che ebbi ieri l'onore di fare, accetto anche un articolo di legge.

E all'onorevole Lazzaro, che proponeva un ordine del giorno relativo alle comunicazioni marittime tra Brindisi e Reggio, rispondeva:

Io ringrazio l'onorevole Lazzaro della nobile moderazione con cui egli ha parlato dei bisogni legittimi dei porti,

che sono contemplati nell'ordine del giorno da lui proposto insieme con altri deputati delle rive del Jonio.

Io non se l'onorevole Lazzaro sia stato presente alla seduta di ieri quando io ebbi l'onore di parlare alla Camera. Ieri io dissi che, se la linea di navigazione propuguata dall'onorevole Lazzaro non potè essere compresa nella nostra convenzione, ciò era da ascriversi a due ragioni: l'una si è che nelle precedenti deliberazioni della Camera era stato stabilito quasi come una specie di dogma che, al cessare del contratto Peirano, tranne che per la costa calabra, i relativi servizi avessero dovuto cessare: e dinanzi a questa specie di dogma, io, per rispetto alle precedenti deliberazioni della Camera, ove anche fosse stata diversa la opinione mia, avrei creduto irriverenza il venire innanzi a proporre la violazione di questi principî dalla Camera stessa precedentemente stabiliti.

La seconda ragione dissi essere completamente d'ordine finanziario.

Imperocchè, sebbene l'onorevole Lazzaro abbia parlato della elasticità delle cifre, io osservo che in ciò è molto facile, e molto semplice, il calcolarle: ridotti anche i prezzi al *minimum* che s'era potuto ottenere, a meno di 158 mila lire la linea propugnata dall'onorevole Lazzaro non potrebbe essere attivata.

Io ebbi ieri a dire anche all'onorèvole Maldini che aveva fatto ogni sforzo presso il concessionario dei servizi dell'Adriatico, perchè la linea in discorso venisse compresa fra le linee gratuite ed obbligatorie. Ed io, quando parlai col concessionario, mi feci forte anche dell'argomento che in alcuni dei più importanti porti del Jonio non esiste ferrovia; mi feci forte dell'importanza del porto di Gallipoli, che cercai di additare come indubbia fonte di lucro per colui che volesse assumere il relativo servizio. E infatti la posizione di Gallipoli è veramente interessante ora fra tutte, perchè grandissima l'importanza di quel porto, il cui esempio pare fatto apposta per dimostrare che le tradizioni e

le vecchie abitudini del commercio non si spostano che con grandissima difficoltà. E invero, dopo la ferrovia che va a Taranto ed a Brindisi, chi non avrebbe dovuto supporre che anche il commercio degli olî non dovesse cambiare strada ed andare dove trovasi la ferrovia? Eppure Gallipoli continua ad essere il principale porto per l'esportazione degli olî di tutta quella plaga. È verissimo ciò che l'onorevole deputato Lazzaro soggiungeva, che, cioè, per questa ragione precisamente Gallipoli ha titoli specialissimi ad avere una ferrovia; tanto più che questa ferrovia costerebbe assai poco, inquantochè comuni e provincie sono disposti a sacrifizi considerevolissimi per attuarla, e tanto più che essa, appunto per questo commercio di olî, che è così importante a Gallipoli, accrescerebbe alquanto i redditi meschini, per non dir nulli, della ferrovia la quale va da Zollino ad Otranto e da Zollino a Lecce.

Dunque dietro questa considerazione, e visto che l'onorevole Lazzaro ed i suoi e miei amici Ripandelli, Mazzarella, Cosentini ed altri che hanno firmato l'ordine del giorno, si propongono unicamente di raccomandare che si provveda nell'avvenire e finchè non siano aperte le comunicazioni ferroviarie di Gallipoli con Brindisi e Taranto; io dichiaro di poter in questo senso accettare l'ordine del giorno, in quanto che con esso si riconosce che ragioni giuridiche e finanziarie non permettono di far posto a tale linea nella convenzione.

La Commissione ha già molto ampiamente esposto come a ragione sia a credersi che l'industria privata, l'industria libera, quella, per esempio, che così lodevolmente è sorta a Bari, potrà colle sue forze, colla propria iniziativa provvedere a tali commerci. Ed io noterò che contro quest'apprezzamento della Commissione ho sentito soltanto sorgere l'onorevole Maldini, il quale espresse il timore che ci non potesse avvenire, perchè dall'una parte e dall'altra della linea che si tratterebbe di percorrere avvi la navigazione di potenti compagnie.

Ma io non credo che questa considerazione sia tale da far venir meno l'aspettazione assai fondata, a mio credere, della Commissione; poichè sarebbe giusto ciò che diceva l'onorevole Maldini se dalla potente compagnia che è stabilita in quei mari si facesse il servizio medesimo, e così quella potente compagnia alla navigazione libera facesse concorrenza sulla stessa linea; ma dal momento che non avvi la concorrenza di questa compagnia sulla linea della quale si tratta, l'esservi una potente navigazione da una parte e dall'altra mi pare anzi che venga a favorire la linea che deve costituirne l'allacciamento.

Egli è per ciò che, se con queste forze private potrà sorgere la desiderata navigazione tra Brindisi, Gallipoli, Taranto e la Sicilia, allora credo che l'onorevole Lazzaro sarà lieto, anche come deputato della provincia di Bari, che la Società possa trovare un florido svolgimento di attività, mentre ciò sarebbe sotto ogni aspetto più utile. Chè, se questo non avverrà, in tal caso io rinnoverò i miei sforzi affinchè il concessionario della linea dell'Adriatico assuma anche questa linea fra le gratuite obbligatorie. Cercherò ogni argomento per far sì che questi sforzi conducano a felice risultato. E invero le statistiche che contengono il movimento commerciale della Società Peirano attestano che, se quel movimento, in forza delle ferrovie, decrebbe per ciò che concerne i passeggieri, andò ognor crescendo per ciò che riguarda le merci.

Ma se i miei sforzi, come furono impotenti ad ottenere cotesto risultato nello scorso dicembre ed anche recentemente, lo dovessero essere ancora, dovremo allora vedere se e come possa provvedersi con un compenso da parte dello Stato.

Spero che queste spiegazioni varranno a soddisfare l'onorevole mio amico Lazzaro e gli altri deputati che hanno proposto quest'ordine del giorno.

Circa l'ordine del giorno dell'onorevole Maurogonato e di molti altri, per invitare il Governo a sovvenire la linea Brindisi-Sicilia toc-

cando il porto di Gallipoli e gli altri più importanti del Jonio, a presentare altro progetto per l'allacciamento Sira-Pireo, e sollecitare l'attuazione della Ancona-Zara, l'onorevole Zanardelli rispondeva:

Giacchè gli onorevoli oppositori sono entrati in questa via di conciliazione, della quale io grandemente mi compiaccio, mi sembra che, in forza di quelle stesse considerazioni sulle quali essi maggiormente si fermarono, potrebbero ritirare anche quest'ordine del giorno.

Che differenza avvi fra quest'ordine del giorno e l'altro presentato dall'onorevole deputato Lazzaro ed accettato dal Ministero? Niun'altra differenza se non che uno è redatto con uno spirito ed una forza tutta di fiducia, e l'altro è formulato per lo meno non con altrettanta fiducia quanta è quella benevolmente espressa dall'onorevole Lazzaro. D'altronde avvi un altro argomento che persuaderà gli onorevoli Maurogònato e Maldini a...

MAUROGÒNATO. Sono trenta.

ZANARDELLI. Non guardo il numero dei sottoscrittori, guardo la cosa.

Dai discorsi che hanno fatto gli onorevoli Maurogònato e Maldini risulta che i paesi, per i quali essi si sono maggiormente interessati, i paesi riguardo ai quali hanno sostenuto essere la linea di navigazione in discorso di maggiore necessità, affinchè non siano lasciati nell'isolamento, sono precisamente quelli del Jonio. L'ha detto l'onorevole Maldini, il quale s'impietosì tanto riguardo a Gallipoli, ed io, come dissi all'onorevole deputato di Gallipoli, apprezzo pienamente questi sentimenti.

Ora, quando il deputato di Gallipoli e gli altri, i quali rappresentano quei paesi che secondo gli onorevoli Maurogònato e Maldini sarebbero lasciati nell' isolamento più che non lo sarebbero le parti superiori dell'Adriatico, le quali hanno da Venezia e da Ancona a Brindisi dei servizi di navigazione molto importanti; quando, dicevo, gli onorevoli deputati del Jonio si mostrano soddisfatti e fidenti, si accontentano del proposto ordine del giorno, io non capisco

perchè debbano insistere maggiormente i deputati dell'Adriatico. Li prego adunque di volersi unire all'ordine del giorno che è stato presentato dall'onorevole Lazzaro.

E dopo le osservazioni dell'onorevole Varè, confermava:

Io non risponderò all'onorevole mio amico Varè, poichè, siccome le stesse osservazioni erano state fatte dall'onorevole Minich, le risposte da me rivolte all'onorevole Minich valgono anche per l'onorevole mio amico Varè.

Soltanto prego un'altra volta gli onorevoli Maurogònato e confirmatari di volersi unire all' ordine del giorno Lazzaro (*Segni di assenso*), altrimenti debbo pregare vivamente la Camera di non accettare la loro proposta per una ragione tutt'altro che di persona, ma essenzialissima quanto alla sostanza. Già dissi altre ragioni in tal senso, ma aggiungo ora che, nei termini in cui ho posta la questione, colle dichiarazioni che ho fatte all'onorevole Lazzaro, la mia posizione è molto libera in faccia ai contraenti: quando invece io avessi accettato un invito come quello contenuto nell'ordine del giorno Maurogònato per la presentazione di un progetto di legge, egli vede che la posizione del Governo di fronte ai contraenti sarebbe molto pregiudicata. Epperciò io credo che, anche sotto questo aspetto, l'onorevole Maurogònato e colleghi vorranno ritirare la loro mozione ed unirsi a quella degli onorevoli rappresentanti del Jonio.

E relativamente agli approdi alle Calabrie dichiarava:

Siccome vedo dai nomi degli onorevoli deputati che sono iscritti, che la discussione si aggirerebbe a lungo sopra questi approdi delle coste della Calabria, così io mi credo in dovere di anticipare alcune dichiarazioni, le quali confido che potranno far cessare la discussione medesima.

Io noto all'onorevole mio amico Musolino, ed ai colleghi delle Calabrie che hanno parlato a questo riguardo, che quando fu redatto il quaderno d' oneri si cercò di ac-

crescere notevolmente il numero degli approdi su quella costa così ricca di prodotti, come ha ampiamente esposto l'onorevole Musolino.

Furono esaminate molte domande di nuovi approdi col desiderio di assecondarle. Nondimeno, stabiliti i luoghi di approdo, e quand'essi sono molti, ammetteranno gli onorevoli preopinanti che la formazione d'un orario di questa natura è cosa assai ardua. Quando perciò si venne colla Commissione a discutere intorno a questi scali, quando si esaminò come si sarebbero potuti formare gli orarî di questi viaggi, si riconobbe che se gli approdi fossero in numero assai notevole, da Napoli non si arriverebbe più a Messina. Se per lo passato con due sole fermate, quella cioè di Pizzo e quella di Paola, il viaggio riusciva discretamente breve, ora se dovessimo fermarci in 10 o 12 punti il viaggio sarebbe tale che probabilmente protesterebbero anche le località dove avrebbero luogo le fermate, poichè la celerità delle comunicazioni verrebbe a scapitarne grandemente. (*Interruzione*).

Che s'è detto?

Voci. Vada avanti.

ZANARDELLI. Perciò si è pensato ad una alternata distribuzione di fermate, ed io mi affidai alla Giunta, la quale, composta come è di persone che conoscono perfettamente i luoghi, mi parve certamente meritevole di questo atto di fiducia. Con ciò nulla è pregiudicato, poichè credo che anche la Commissione riconoscerà quanto sia difficile la compilazione dell'orario definitivo.

Quanto alla combinazione che essa ha escogitato e che è stata molto ventilata (e la Commissione sa che io aveva l'idea di una distribuzione diversa), dopo varie conferenze si è caduti d'accordo, fra Commissione e Ministero. Si è caduti d'accordo, perchè per ogni evento avvi un articolo del capitolato il quale stabilisce che il Governo ha la facoltà di aggiungere come di togliere degli approdi. In correlazione a questa disposizione del capitolato, io posso

assicurare l'onorevole Musolino, l'onorevole Plutino Fabrizio e gli altri miei colleghi ed amici che hanno parlato su questo argomento, posso assicurarli, dicevo, che mi metterò con ogni studio, con ogni imparzialità, con assoluta equanimità, tenuto conto delle cose certamente importanti che gli onorevoli Musolino e Plutino hanno detto, a combinare gli orarî nel modo più soddisfacente che mi sia possibile, sia avuto riguardo alle comunicazioni estreme, sia a quelle dei luoghi intermedi.

Aggiungo una parola nel medesimo senso in risposta all'onorevole mio amico Borruso, il quale pure chiese un approdo nel nuovo viaggio che dovrà aver luogo da Palermo a Tunisi, per Trapani e Marsala; approdo che vorrebbe si stabilisse a Castellammare. Anche su questo devo fargli analoghe dichiarazioni. Io non conosco bene quelle località; mi informerò delle facilità o difficoltà nautiche dei porti, m'informerò della importanza, che certo sarà quale la disse l'onorevole Borruso, di Castellammare, dell'abbondanza dei suoi prodotti, ma in pari tempo anche della lunghezza, del maggior percorso che dovrebbesi fare, e quindi della spesa che è certo un elemento non trascurabile, visti i sacrifizî che si sostengono per la riattivazione di cotesta linea di navigazione. E se, avuto riguardo a questi vari elementi, mi sarà dato di soddisfare i desiderî dell'onorevole mio amico Borruso, io ne sarò certamente lietissimo.

Tornata del 9 maggio 1877.

All'onorevole Greco che chiedeva gli approdi in Siracusa pei viaggi del Levante, dell'Egitto e dell'Indo-China, ed all'onorevole Bonacci che proponeva un articolo aggiuntivo per l'attuazione immediata della linea Ancona-Zara:

Debbo dir brevi parole relativamente all'aggiunta che è stata svolta dall'onorevole Greco, ed a quella che fu parimente svolta dall'onorevole Bonacci.

Spero che l'onorevole Greco vorrà uniformarsi ai concetti ed alle determinazioni che guidarono gli onorevoli Musolino, Plutino, Fazio ed altri, per ciò che si riferisce agli approdi sulle coste della Calabria.

L'onorevole Greco sa benissimo che è in facoltà del Governo di aggiungere o sopprimere approdi in ciascuna delle corse, alle quali egli si è riferito. Per ciò, siccome, in forza di questa facoltà, gli onorevoli Musolino, Miceli ed altri trovano superfluo di modificare a questo riguardo il progetto di legge, così spero che vorrà fare la medesima cosa anche l'onorevole mio amico, il deputato Greco.

Io concordo con lui nel riconoscere l'importanza grandissima del porto di Siracusa. Io, come egli disse, ammirai quel magnifico porto, e voglio credere che ne aumenterà sempre l'importanza, tanto più se, come spero, in un tempo non lontano il porto di Siracusa avrà la ferrovia che lo congiunga anche alla parte meridionale dell'isola.

Faccio un'altra osservazione, ed è questa: che per le derrate di Siracusa, per i suoi vini eccellenti, di cui è benemerito

produttore anche l'onorevole mio amico Greco, in base alle disposizioni della convenzione, come sono al presente, non occorrerebbe alcun trasporto, alcuna spedizione ferroviaria, poichè la corsa Malta-Messina avrebbe coincidenza in Catania con tutte le corse le quali debbono seguire sia per il Levante, che per le Indie e per l'Indo-China.

Dico il vero che però vi sono alcune affermazioni dell'onorevole Greco, le quali mi hanno fatto senso poco favorevole alla sua tesi, che dovrebbero condurmi, per così dire, a dubitare di quell'importanza del commercio di Siracusa a cui egli ha accennato; poichè, se fosse vero che il vapore, come disse l'onorevole Greco, non dovrebbe fermarsi che un'ora o due nel porto di Siracusa, converrebbe dire che l'importanza commerciale di quel porto sarebbe minore di quella che io supponeva, e di quella che lo stesso onorevole Greco, in via astratta, ha dichiarato.

Ad ogni modo io assicuro l'onorevole Greco che, essendo nel potere discrezionale del Governo di aggiungere come di togliere approdi, io esaminerò accuratamente la questione, e non sarà certo che con desiderio di fare possibilmente cosa utile a Siracusa.

Ma io non vedo perchè si debba fare una breccia nella legge, la quale starebbe fresca se dovessimo discutere di tutti gli approdi; tanto più che le due cose si equivalgono, perchè tanto vale l'avere nel progetto di legge un approdo che si può sopprimere, quanto il non avere un approdo che si può aggiungere; le due cose, ripeto, si equivalgono perfettamente.

Ond'è che io spero che anche l'onorevole Greco vorrà mostrare nel Ministero non minore fiducia di quella che hanno mostrata i suoi colleghi, i quali fin qui parlarono degli approdi, e vorrà limitarsi a prendere atto di queste mie assicurazioni.

Vengo ora alla proposta degli onorevoli deputati Bonacci, Elia, Bortolucci-Godolini, Carancini e colleghi. Io credo, e parmi d'averlo già detto nel discorso che ebbi l'onore di rivolgere l'altro ieri alla Camera, che, formando i capitolati una parte integrante della legge, il Governo avrebbe facoltà di pre-

scrivere la linea Ancona-Zara, per la quale appunto ha introdotto un patto espresso nel capitolato relativo al servizio del Levante, senza bisogno di speciale articolo di legge. Io credo che ci basti quella disposizione messa a posta nel capitolato per attivare la linea Ancona-Zara, che fu sempre nelle mie intenzioni d'istituire.

Nondimeno io non ho alcuna difficoltà, poichè *quod abundat non vitiat*, di accettare anche l'articolo di legge proposto dagli onorevoli Bonacci, Elia, Carancini, ecc. Credo poi che sia bene, per non dar luogo a fallaci credenze, l'omettere la parola *immediatamente*. E credo sia bene, tanto più perchè, quanto alla sostanza, l'onorevole Bonacci è troppo distinto giureconsulto per non ricordare uno degli adagi che conoscono tutti i forensi, che cioè *qui sine die debet, statim debet*. Ciò posto adunque, io dichiaro di accettare tanto l'aggiunta all'articolo 1, quanto l'altra che si riferisce al medesimo argomento, e che l'onorevole Bonacci e colleghi proporrebbero all'articolo 2.

Non ho altro a dire.

L'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Bonacci fu approvato e quanto agli approdi a Siracusa fu adottato un ordine del giorno della Commissione che prendeva atto delle dichiarazioni del ministro.

Approvato in quella stessa tornata il disegno di legge nel suo complesso, fu poi adottato dal Senato il 7 giugno e divenne legge 15 giugno 1877, n. 3880.

Segreto epistolare

Tornata del 6 febbraio 1889.

In risposta ad interpellanze degli onorevoli Mussi, Maffi e Campi intorno al sequestro ed all'apertura di molte migliaia di lettere che si affermava eseguiti presso l'ufficio postale di Milano per scoprirvi titoli di lotterie, dopo le spiegazioni date dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Saracco, l'onorevole Zanardelli, ministro di grazia e giustizia, aggiungeva:

Veramente io non credevo di dovere o poter intervenire in questa discussione, poichè tanto l'onorevole Mussi quanto l'onorevole Campi hanno rivolta la loro interpellanza all'onorevole mio collega ed amico il ministro dei lavori pubblici. Ma, siccome l'onorevole mio amico Campi ha detto che si aspettava da me delle dichiarazioni, che potessero rassicurare intorno ai fatti che egli ha lamentato, siccome d'altra parte furono accusate le nostre leggi di illiberalismo, ed io ho in mente la vecchia massima « *non oportet jus civile calumniari* » sopratutto quando non è calunniabile; così permettetemi che io vi ricordi come in questa parte le nostre leggi sono più liberali di quello che non lo siano le leggi di paesi, i quali pure hanno il vanto fra tutti per libere istituzioni. In Inghilterra infatti, che tutti ammettono essere il paese classico della libertà, in Inghilterra, tanto gelosa delle libertà individuali, delle fran-

chigie concernenti la inviolabilità di domicilio, l'*habeas corpus*, in Inghilterra non soltanto l'autorità giudiziaria, ma la stessa autorità politica ha il diritto di sequestrare ed aprire le lettere. (*Interruzione*) Chi lo contrasta? L'onorevole Mussi?...

Voce. No, ma buttano giù i ministri quando mancano...

Zanardelli. Ma non hanno buttato giù nessuno che abbia mancato; tanto è vero che nel 1864 si ebbe in Parlamento una celebre petizione di Giuseppe Mazzini ed altri, per violazione della corrispondenza privata, nella quale petizione i reclamanti accusavano il Governo di aver aperto le loro lettere in massa, avendo il ministro dell'interno, sir Graham, in occasione del viaggio a Londra dell'imperatore di Russia, dato l'ordine generale, come provvedimento di vigilanza per la sicurezza dello czar, di aprir tutte le lettere dirette a Mazzini ed altri profughi.

Discutendosi intorno a quella petizione, il predetto segretario di Stato ammise di aver fatto aprire le lettere dirette a Mazzini, ma sostenne di aver ciò fatto in conformità alla legge; propose anzi venisse nominato un Comitato, il quale esaminasse se la sua condotta fosse stata regolare e conforme alle leggi. Questo Comitato, composto degli uomini più eminenti, più autorevoli e più imparziali delle due Camere, fece un'ampia inchiesta ed un'ampia relazione, nella quale si dimostrò che al segretario di Stato le leggi inglesi di tutti i tempi hanno sempre consentito il diritto di sequestro delle lettere, diritto di cui in ogni tempo erasi fatto uso, sicchè inappuntabile era la condotta di Graham. E notate che in quel caso, come dissi, le lettere si erano aperte per scoprirvi il segreto dello scritto epistolare, per una vera inquisizione e persecuzione di polizia; tanto che le lettere dirette a Giuseppe Mazzini, il ministro degli esteri, lord Aberdeen, le comunicò al Governo austriaco. (*Si ride*).

Il Parlamento inglese in quell'occasione non solo non ha buttato giù il ministro dell'interno, ma non chiese alcun provvedimento, alcuna modificazione alle leggi, tanto che anche dopo d'allora il segretario di Stato per l'interno conserva tale

diritto di sequestrare ed aprire le lettere, e soltanto i pubblicisti più liberali sostengono che l'ordine di apertura deve essere, non generale, ma speciale per lettere determinate.

In Francia, il Codice di istruzione criminale riconosce nel modo più aperto questo diritto di sequestro di lettere e nessuno ne ha mai posto in dubbio la necessità e la convenienza. In Francia anzi si è fatta invece questione, se, in base allo stesso Codice, questo diritto di sequestro ed apertura lo abbiano anche il prefetto di polizia di Parigi ed i prefetti dei dipartimenti.

La questione sorse specialmente nel 1853, in occasione del celebre processo Flandin, Coetlogon ed altri, quand'essi erano stati imputati di avere mandato ai giornali esteri notizie false ingiuriose, e ciò in base a lettere aperte dal prefetto di polizia, il quale era arrivato al punto, sottratti gli originali, di sostituire delle copie che si mandavano a destinazione in sostituzione degli originali medesimi. E allora la Corte di cassazione a Sezioni riunite riconobbe questa facoltà anche nei prefetti. Or bene, questo diritto, tutt'altro che riconosciuto nelle nostre leggi, questo diritto dei prefetti esiste ancora nella Repubblica francese. E ricordo anzi che in un recente progetto di riforma del Codice di procedura penale si propone, non già di abolire, ma di limitare questo diritto del potere esecutivo, stabilendo che il prefetto possa sequestrare le lettere, ma non aprirle, e le possa aprire soltanto il giudice istruttore. Ma anche questa riforma rimase allo stato di progetto, sicchè, allo stato della lègislazione esistente nella Repubblica francese, i prefetti possono sequestrare ed aprire le lettere.

Nel Belgio, dove pure l'inviolabilità del segreto epistolare è scritta nella stessa Costituzione, nessuno ha mai dubitato che il giudice istruttore abbia il diritto di fermare le lettere e conoscerne il contenuto.

In Germania ed in Austria questo diritto è sancito nel Codice di procedura penale; ma in questi due Codici, e specialmente nell'austriaco, siccome quello che è assai recente

ed è opera di un grande giurista, il Glaser, sono con molta precisione determinati i casi ed i modi dell'esercizio di questo diritto.

Dunque in Francia ed in Inghilterra anche all'autorità politica, all'autorità giudiziaria poi dovunque è attribuito questo diritto di sequestro.

Presso di noi questo diritto di procedere a sequestro di lettere e pieghi negli uffici postali è stabilito espressamente dal Codice di procedura penale.

La disposizione del Codice stesso a ciò relativa, quanto alla forma, può certamente essere migliorata. Imperocchè questa disposizione, dopo avere stabilito il diritto di sequestro nell'autorità giudiziaria, quanto ai casi ed ai modi si riporta alla legge postale, dicendo che l'autorità giudiziaria avrà diritto di sequestrare le lettere, secondo che è determinato dalla legge e dai regolamenti postali; ed alla sua volta la legge postale si riporta al Codice di procedura penale.

E questo riferimento reciproco dell'una all'altra legge lascia nella nostra legislazione una lacuna, che conseguentemente produce una certa larghezza d'interpretazione; donde nacque il pensiero di alcune istruzioni contenute effettivamente in circolari del 29 agosto e 15 settembre 1880.

Quanto ad esse, io posso affermare con assoluta imparzialità, perchè allora non ero ministro, che derivarono appunto dalla predetta mancanza di precisa determinazione nella legge, la quale produsse, come dissi, una certa larghezza di interpretazione, per questa specie di circolo vizioso nascente da ciò che una legge aspetta, indarno, il suo complemento nell'altra.

Tuttavia devesi pur osservare che quelle istruzioni dal 1880 ad oggi, sebbene siano trascorsi quasi 9 anni, non avevano dato luogo ad alcun reclamo, ed è quello, di cui ora si parla, il primo inconveniente che siasi lamentato. Ma anche a proposito di questo inconveniente, per quanto il mio amico il ministro dei lavori pubblici ed io riconosciamo che debbasi cercare di evitarlo, devo notare che c'è una essenzialissima, un'immensa differenza fra il fatto che diede luogo all'incon-

veniente medesimo e gli abusi di cui, a proposito del segreto epistolare, tante volte si è commossa l'opinione pubblica.

Imperocchè, nel caso di cui ora si parla, il sequestro e l'apertura delle lettere non ebbero luogo per conoscere il contenuto intrinseco della lettera, lo scritto epistolare, il quale non era oggetto di qualsiasi indagine curiosa.

Il sequestro non mirava a conoscere alcun segreto, a rilevare alcuna notizia, ma la busta era aperta come involucro materiale d'un titolo di lotteria, e quindi nel concetto che non vi fosse contenuto uno scritto epistolare; tanto siamo lontani dai casi in cui il sequestro di lettere è mezzo di spionaggio politico, come in quelli di Mazzini, Grobicki ed altri in Inghilterra, di Flandin in Francia, od in quelli in cui tale sospetto si mise innanzi anche presso di noi. Imperocchè io rammento che nel 1861 il deputato Bertani, da quei banchi, (*accennando a sinistra*) venne qua alla Camera ad accusare il Governo di violazione del segreto epistolare; ma allora trattavasi appunto di violazione dello scritto epistolare, nel senso di voler sapere le notizie che si supponevano nelle lettere contenute, poichè il deputato Bertani lagnavasi che le sue lettere venissero aperte per darne copia al ministro dell'interno.

Ad ogni modo, quanto all'avvenire l'onorevole mio collega vi ha dichiarato la sua ripugnanza ad ammettere che abbia luogo la denunzia all'autorità giudiziaria, ed essa è evidente che non procede a sequestri, quando non abbia denuncia di lettere contenenti, sia il corpo di un delitto, sia una prova del delitto medesimo.

Perciò, quanto all'avvenire, ogni pericolo di questo genere parmi evitato; sicchè mi sembra che i desiderii degli onorevoli interpellanti possano reputarsi appagati.

Io ebbi però a cuore di dimostrare che le nostre leggi sono tutt'altro che informate ad illiberali intendimenti in questa materia, nell'attribuire all'autorità giudiziaria una facoltà che nessuna legge le ha mai conteso, nè potrebbe contenderle.

È sacro infatti il segreto epistolare, come è sacra la inviolabilità del domicilio, come è sacra la libertà individuale,

ma ciascuno di questi diritti individuali, di cui dobbiamo essere gelosi, ha dei limiti dipendenti dalle supreme necessità della giustizia penale. È in virtù di questi limiti che l'autorità giudiziaria ha facoltà, non solo di arrestare le lettere, ma anche di arrestare le persone, sebbene anche le persone talvolta siano arrestate a torto, non essendo rari i casi in cui dichiarasi che riguardo alla persona arrestata non si fa luogo a procedimento. Ora il danno, che avviene da questa cattura della persona è anche molto più grave di quello che deriva dal sequestro della lettera.

Ma, appunto perchè trattasi di diritti preziosi, io sono pure d'avviso che, così come le perquisizioni domiciliari e gli arresti, anche i sequestri di lettere devono dall'autorità giudiziaria essere esercitati con grandissima circospezione, e quindi soltanto per gravi motivi di repressione e giustizia penale.

Aggiungerò da ultimo, ed è naturale conseguenza di quanto esposi circa alla redazione delle nostre leggi, come io creda che in una prossima riforma del Codice di procedura penale giovi, ad esempio del Codice austriaco, determinare con precisione i casi ed i modi con cui deve procedersi al sequestro ed aprimento delle lettere.

Se ciò eviterà ogni pericolo per l'avvenire, io tenni a dimostrare che anche per il presente, e precisamente nel caso che è oggetto della interpellanza, non si aveva in mira la violazione del segreto epistolare aprendosi il supposto involucro di un titolo di lotteria, poichè il segreto epistolare, asilo del pensiero, lo ritenga il mio amico Mussi, mi sta tanto a cuore, da aver io anche nel nuovo Codice penale cercato di estendere ed afforzare con vigili disposizioni la sua provvida inviolabilità.

Questioni finanziarie.

Imposta fondiaria

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 15 ottobre 1860.

Nel disegno di legge che autorizzava l'esercizio provvisorio dei bilanci per il primo trimestre 1861, l'articolo 2 stabiliva la soppressione della sovrimposta prediale in Lombardia del 33 1/3 per cento. Nella discussione di questo articolo 2, l'onorevole Zanardelli dichiarava:

Ho chiesto la parola allorchè l'onorevole Pescatore accennava come in Lombardia non fossimo aggravati dall'imposta fondiaria così incomportabilmente come in realtà lo siamo, nel qual caso sarebbe stato un difetto di patriottismo per parte nostra il chiedere che venisse abolita questa sovrimposta del 33 ⅓ per cento. Perciò io non voglio che esporre brevemente alcuni fatti tendenti a dimostrare come sia assolutamente mostruosa e senz'alcun raffronto la nostra imposta prediale.

Sì, o signori, sotto l'assiduo flagello dell'imposta austriaca, la favolosa ricchezza della Lombardia è divenuta affatto una favola, e se questo flagello continua a percuotere, ogni vita economica sarà spenta per lungo tempo nel nostro paese, e la piccola e media possidenza, che era segno e mezzo di civiltà diffusa, sarà ingoiata dai maggiori capitalisti, i quali concentreranno nelle loro mani un suolo divenuto omai senza valore.

Io accetto ciò che diceva l'onorevole deputato Boggio, che, cioè, per istabilire la gravezza delle imposte, non si debba

calcolarle nè in ragione di superficie, nè in ragione di popolazione, ma bensì in ragione della rendita effettiva. Ma appunto, seguendo tale calcolo, io gli dico che da studi diligentemente istituiti dai nostri ingegneri risulta che nella mia provincia, la provincia di Brescia, l'imposta costituisce ed assorbe il 60 per cento della rendita effettiva. Questa è la media; ora, se questa è la media, è chiaro che vi sono di quelli che pagano anche di più: e vi sono difatti proprietari, i quali pagano allo Stato l'intiera rendita effettiva; vi sono anzi proprietari, nella Valtrompia e nella Valsabbia, che pagano assai più della rendita reale. Vi hanno, ripeto, privati e comuni, i quali hanno i loro fondi affittati: ebbene, io ho veduto le scritture di affittanza, ho veduto le ricevute esattoriali, e rilevai come quello che essi ricavano dalle affittanze non basta a pagare le imposte!

La gravezza dell'imposta lombarda fondiaria venne ammessa dal deputato Boggio, ma egli ne contrappose la gravezza delle imposte mobiliari in Piemonte; egli disse: *S'Africa piange, Italia non ne ride;* anche noi, diceva, in Piemonte, abbiamo imposte gravosissime sull'industria e sul commercio, e vi sono professioni che pagano moltissimo. Ma io domando al signor Boggio se gli aggravi di questa o quell'altra categoria d'imposta delle antiche provincie raggiungano la misura che ho sopra indicata.

Io gli domanderò, per esempio: se egli dovesse versare nelle casse dello Stato tutto quello ch'egli percepisce dall'esercizio dell'avvocatura, non troverebbe forse urgente di essere in parte esonerato da questo aggravio? Io lo suppongo; perchè, per quanto possa credere ch'egli ami il lavoro per il lavoro, non credo che il suo amore lo porti a tal punto. (*Ilarità*).

Boggio. È per ciò che accetto la soppressione.

Zanardelli. Non credo, ripeto, ch'egli porti il suo amore a tal punto da versare tutto quello che percepisce nelle casse dello Stato.

In forza della condizione, com'io ve la esposi, dei proprietari d'immobili di cui vi ho parlato, è chiaro che non re-

sterebbe loro che di esercitare l'ultimo e più triste diritto del proprietario, il diritto di abbandono; e lo avrebbero già fatto se non fosse stata la fede nei destini d'Italia, la fede quindi in un miglior avvenire. Dacchè infatti lo stato di cose che vi ho narrato si risolve in una spogliazione, in una negazione assoluta del diritto di proprietà, in un comunismo effettuato dallo Stato per mezzo dell'imposta, questo stato di cose non era possibile che sotto un Governo come l'austriaco, il quale s'era posto in una specie di sfida beffarda colle popolazioni. Sì, quel sistema d'imposta era solo possibile in un regime sociale come quello dell'Austria in Lombardia, in cui il Governo da un lato, il popolo dall'altro andavano a gara a chi sapesse farsi maggior danno e dispetto.

È per questo che un tale stato di cose io credo non possa perdurare sotto un Governo italiano, e mi lusingo che non possa uscire la reiezione dell'articolo 2 del progetto di legge dall'urna di un Parlamento italiano. La vostra, la nostra bandiera che sventola, da tanti anni invocata, sui nostri castelli, non solo deve significare politicamente libertà e indipendenza, ma deve anche esprimere economicamente eguaglianza e giustizia! (*Adesione*).

Infine io ammetto quanto asseriva l'onorevole deputato Peluso, che coll'imposta attuale non solo sarebbero condotti i proprietari ad una irreparabile rovina, ma, disseccandosi ogni fonte di produzione e di ricchezza sociale, vi perderebbe anche lo Stato, se è altrettanto vero quanto ingegnoso il detto di chi paragonò l'imposta ad un fucile, il quale ove sia troppo carico si ritorce contro la mano imprudente che lo caricò. (*Bravo!*)

Respinto un emendamento del deputato Boggio, che voleva si provvedesse nel 1° trimestre del 1861 al pareggio delle imposte mobiliari tra le antiche e le nuove provincie, l'articolo 2° fu approvato e indi tutta la legge.

Tornata del 16 marzo 1864.

Nella discussione del disegno di legge per il conguaglio provvisorio della imposta fondiaria, fra i titoli d'imposta fondiaria vigenti in Lombardia, che restavano trasformati e surrogati da questa legge, l'onorevole Zanardelli proponeva aggiungere anche la tassa pei tagli dei boschi portata dal decreto 28 settembre 1811:

A dir vero, dopo le parole testè pronunziate dall'onorevole relatore della Commissione, in forza delle quali si è certi che si avrà contrario il voto della Commissione medesima, in quanto che egli ha dichiarato di respingere tutti gli emendamenti noti ed ignoti (*Ilarità*), e di volersi mantenere fermo inflessibilmente alla propria tabella; dopo l'infelice esperimento di precedenti emende proposte, si dovrebbe esser molto esitanti a sostenere eziandio gli altri emendamenti che vennero presentati.

Nondimeno io credo che quelle parole pronunciate dall'onorevole mio amico, il relatore della Commissione, siano state piuttosto una frase iperbolica per dimostrare la necessità che vi è di andare molto a rilento nell'ammissione di simili aggiunte alle imposte da compenetrare in quella in discussione, che non una assoluta eccezione pregiudiziale *a priori*, per la quale si debbano respingere anche quelli degli emendamenti che siano suffragati dalla più chiara ed ineluttabile ragione.

Ora io credo che di tale natura sia appunto l'emendamento da me presentato. Quando infatti vidi nella tabella che ci sta sotto gli occhi enumerate tutte le imposte speciali, le quali devono essere surrogate da questa imposta generale, io mi meravigliai che non vi fosse compresa anche quella che gravita in Lombardia sopra il taglio dei boschi nella misura dell'otto per cento.

Quest'imposta è stata introdotta da un decreto italico del 28 settembre 1811, decreto che la stabiliva in compenso delle spese di amministrazione forestale.

Si venne in séguito a reclamare in Lombardia contro questo strano balzello fino dai primi tempi in cui venne introdotto il Governo austriaco, e dietro queste ripetute istanze, le quali dimostravano l'assurdità di una tale tassa, che cosa si fece? Nel 1837 venne una notificazione governativa in data del 1° settembre, colla quale letteralmente dicevasi, che « *S. M. I. R.* si era CLEMENTISSIMAMENTE DEGNATA di ridurla all'otto per cento », e quell'otto per cento è quello appunto che esiste tuttora.

Mi meravigliai che siffatta imposta non fosse compresa fra quelle che vengono assorbite nell'attuale, e mi meravigliai tanto più perchè mi pareva dovesse esserlo a ben maggior ragione che parecchie altre di cui si è ragionato finora. Questa omissione la tenni, del resto, e la tengo una semplice dimenticanza. Infatti la Commissione governativa, come trovo a pagina 84 del volume dei suoi Atti che venne distribuito, aveva opinato appunto per l'abrogazione. Ivi si legge: « Il cavaliere Possenti, accennando al prospetto compilato per cura del cavaliere Rabbini, dimostrante le diverse imposte che sotto vari nomi si pagano allo Stato sui terreni e sui fabbricati, osserva doversi comprendere, riguardo alle provincie modenesi, la tassa sul bestiame e quella sulle risaie, e riguardo alle provincie lombarde la tassa boschiva ».

« In riscontro (così segue il verbale) a questa osservazione del cavaliere Possenti, il signor presidente ed i signori De Blasiis e Rabbini dànno diverse spiegazioni, avvertendo che dopo l'attuazione della nuova legge di perequazione, dovendosi ridurre ad una sola l'imposta fondiaria che sotto diversi titoli si paga allo Stato, è naturale che debbano cessare le imposte accennate dal signor Possenti ».

Ora, in séguito a ciò, le imposte sulle risaie e sul bestiame delle provincie modenesi vennero di fatti abolite coll'articolo 37 della legge sulla ricchezza mobile, dacchè le medesime si consideravano piuttosto e dovevano considerarsi avere il carattere d'imposta personale, anzichè d'imposta prediale, restando rimessa invece l'abolizione dell'imposta boschiva alla presente circostanza.

Adunque, dopo queste parole della Commissione, mi è di conforto il pensare, che se io non avrò la fortuna di poter persuadere la Camera, avrà ben più autorevoli e valenti sostenitori il mio emendamento e gli avrà sul banco del Ministero e su quello della Commissione medesima; sul banco del Ministero avrà il signor commissario regio, il quale potrà così in questa occasione smentire, più efficacemente che colle parole col fatto, l'accusa che gli si è mossa, che cioè il signor Rabbini, commissario regio, sostenga opinioni diverse da quelle del signor Rabbini, membro della Commissione (*Ilarità*); sul banco della Commissione dovrei avere a cooperatore l'onorevole De Blasiis, che mi rincresce di non veder presente, e che così recisamente dichiaratosi in tale proposito, non potrebbe certo, chè non è suo costume, disertare le proprie opinioni.

Del resto, entrando nel merito della questione ed esaminando la natura dell'imposta, io accetto completamente per la mia tesi la teoria espressa ieri dall'onorevole mio amico, il deputato Saracco, e ripetuta oggi dall'onorevole Depretis.

Se si trattasse di un'imposta alla cui abolizione si potesse provvedere in occasione della legge sulla perequazione amministrativa, io rimetterei a quell'occasione il discutere questa questione; se si trattasse di un'imposta, la quale non avesse un carattere generale, un carattere relativo ai servizi prestati indubbiamente dallo Stato e che non sono in nessun luogo a carico delle provincie, io non pronuncierei alcuna parola; se finalmente quest'imposta non avesse il più evidente carattere d'imposta fondiaria, anche in questo caso io tacerei. Io ammetto adunque, come testè diceva, la definizione data, quanto alle imposte che debbono essere in quest'occasione abolite, dall'onorevole Saracco, il quale diceva ieri, come leggo nel rendiconto ora distribuito:

« Poichè questa legge mira sostanzialmente a determinare quale sarà nell'avvenire l'imposta dovuta allo Stato dalla proprietà fondiaria, ho sempre creduto e credo tuttavia che si dovessero soltanto sopprimere quei titoli d'imposta, *i quali*

attualmente colpiscono le proprietà immobiliari, e profittando direttamente all' erario nazionale, sono diretti ad assicurare il pubblico servizio ».

Ciò posto, l'indole prediale, la natura d'imposta diretta, reale, fondiaria di questa tassa è indiscutibile; essa si paga in occasione del taglio di bosco, il quale è l'unica maniera con cui si può avere il prodotto del fondo, e si paga direttamente dal proprietario, si paga da lui come tale, e per la sola sua qualità di proprietario del fondo, e non si paga per un fatto fortuito, volontario, non necessario almeno, che la renda gravitante sul fondo soltanto in guisa indiretta, come il fatto della esportazione nel prodotto degli olii o simili.

D'altronde non si può in verun modo negare che essa viene pagata per un servizio, il quale in nessun compartimento d'Italia appartiene alle provincie, ma appartiene dappertutto allo Stato, cioè l'amministrazione forestale. Imperocchè è lo Stato che in ogni compartimento del regno sostiene queste spese dell'amministrazione forestale mediante propri impiegati, senza che per ciò in nessuno di essi si paghi in proposito un corrispettivo speciale.

Questa imposta figura nel bilancio attivo ed è preventivata in lire 60,000. Chè, se essa quindi poco frutta allo Stato, è all'incontro onerosissima pei proprietari. Infatti si tratta nientemeno che dell'8 per cento della rendita effettiva del fondo; 8 per cento aggiunto per tal modo alla prediale di molti proprietari di boschi. E notisi che per colmo di sventura avviene che essa cada precisamente, in Lombardia, su quella parte di fondi che sono i più enormemente colpiti dalla imposta fondiaria.

Io non voglio qui anticipare con una inopportuna digressione quanto dovrò dire in merito di questa condizione delle provincie montuose della Lombardia, e principalmente dei boschi; quando, discutendosi l' articolo 2 del progetto di legge, si parlerà dei subriparti, vi dimostrerò come in tutta la zona montuosa della Lombardia si verifichi che i boschi sono assolutamente passivi; e ve lo dimostrerò non con

parole mie, ma con parole di una Commissione nominata dal Ministero della marina e composta di onorevoli membri non appartenenti tutti nemmeno alle provincie lombarde, come gli egregi ingegneri Axerio e Biglia, i quali hanno fatto il calcolo che nei boschi della zona montuosa della Lombardia le imposte sono assai superiori alla rendita reale. Questa Commissione, lamentando perciò appunto anche questa imposta dell'8 per cento, osserva, nel suo rapporto, che essa viene a gravitare di due a tre lire su ogni tonnellata di carbone.

Se questi boschi sono dunque così strabocchevolmente gravati dall'imposta principale, io non vedo come un'imposta esclusiva per essi, una seconda imposta prediale, giacchè non le si può attribuire altra natura, un'imposta privilegiata sui medesimi; io non vedo, diceva, come una tale imposta non possa e non debba essere abolita nell'occasione appunto in cui tutte queste imposte speciali si hanno a fondere nell'imposta fondiaria generale.

Riassumendomi adunque concludo: non vi ha dubbio sull'indole veramente fondiaria di questa imposta, non cade dubbio sulla sua natura generale e non provinciale; non c'è dubbio che imposte analoghe si sono fatte o si fanno cessare; quest'imposta, aggiungo, dà poco allo Stato, mentre è esorbitante per i proprietari che sono da essa colpiti. Io credo quindi che debba essere necessaria conseguenza di tutto ciò che voi secondiate del vostro voto il voto unanime della Commissione governativa e che quindi facciate opera di giustizia togliendo la più irrazionale delle ineguaglianze, ed una ineguaglianza, la quale cade a carico di quelle contrade montuose di Lombardia che hanno maggiori titoli alle vostre riparatrici disposizioni.

Non accettato dal commissario regio Rabbini e dal relatore onorevole Allievi, l'emendamento dell'onorevole Zanardelli fu dalla Camera respinto.

Tornata del 18 marzo 1864.

Relativamente al subriparto dei contingenti catastali, che avea dato uogo a molte riserve, la Commissione aveva presentato nuovi articoli e nuove tabelle; onde molti oratori iscritti avevano rinunziato. L'onorevole Zanardelli invece mantiene la sua iscrizione con queste parole:

Veramente, dopo l'esempio dato dai precedenti oratori inscritti, è assai increscevole il veder mantenere il proprio diritto alla parola, sopratutto dopo quel desiderio espresso dall'onorevole Boggio, e che io del resto divido, il desiderio cioè che questa legge sia votata al più presto. A me tuttavia è impossibile seguire quest'esempio e rinunciare alla parola, imperocchè si tratta di una discussione che venne per parte mia differita durante tutto il tempo prolungatissimo della discussione generale, rincrescendo a me di venir a mettere innanzi allora nuovi semi di reciproca irritazione, col dimostrar che le provincie le quali si presumevano sgravate rimanevano invece più aggravate delle altre; ragione, per cui credetti di far opera prudente riservando le mie parole all'occasione della discussione del subriparto.

Ed ora confesso che è una vera disperazione per chi deve parlare il venire dopo un'intiera quaresima di questo penoso dibattimento a intrattenere la Camera della condizione dolorosissima e deplorabile, in cui versa una parte importante del paese, alla quale credo siano assicurate le simpatie della Camera, voglio dire la parte orientale della Lombardia. Le provincie del nuovo censo lombardo costituiscono circa un milione di abitanti, i quali non fecero udire ancora la loro voce

in questa questione importantissima: onde io credo mi vorrà perdonare la Camera se io oggi, nonostante la fretta che ci mena al termine, a loro favore la intrattengo.

Tanto più sono costretto a farlo, dappoichè da parecchi anni da che siamo radunati era nostro debito, come deputati, di dimostrare a voi, o signori, quanto incomportabile fosse la condizione dell'imposta in quelle provincie, e ci trattenne soltanto carità di patria, il desiderio cioè di non portare querimonie di questa natura, prima che venisse la perequazione generale dell'imposta che da tre anni venne di mese in mese quasi inconsapevolmente differita.

E se noi non abbiamo parlato prima, le cifre che io vi addurrò vi dimostreranno che non fu atto senza patriottismo l'avere taciuto, mentre vedrete essere la condizione delle provincie lombarde di nuovo censimento tanto grave da poter io essere certo che all'eloquenza nessuna dell'oratore supplirà l'eloquenza gravissima delle cifre.

L'onorevole Depretis vi diceva nel suo discorso che le provincie alte della Lombardia erano in tale condizione che questa legge di perequazione loro non porterebbe alcun alleviamento, tanto è lo squilibrio fra la imposta e la rendita effettiva; e l'onorevole Depretis era in posizione di dir ciò con cognizione di causa, perchè per ragione di elevati uffici coperti in quelle provincie ne vide e ne udì da vicino lo strazio.

Interrotto brevemente il discorso per essersi allontanato il ministro delle finanze, riprende:

Io diceva adunque che altri oratori i quali hanno parlato prima di me, come l'onorevole Depretis, l'onorevole Sandonnini e l'onorevole Mellana, hanno riconosciuto che alcune delle provincie di Lombardia, anche con questa legge di perequazione, secondo il progetto che ci sta dinnanzi, ed ove non si venisse ad un riparto del contingente per la Lombardia, non riceverebbero un serio alleviamento. Ma l'onorevole ministro delle finanze, invece, coll'accento della più perfetta buona fede, nel suo eloquente discorso, ebbe a dire che non si

presentava necessario e urgente un sub-riparto se non che per le provincie del Piemonte, e forse anche per quelle di Modena; ma che nell'interno degli altri compartimenti si poteva ritenere che l'imposta fosse sufficientemente perequata.

Ora è appunto l'accento della convinzione, con cui ho udito esprimere una tale opinione, quello che mi ha addolorato di più e che mi ha dimostrato maggiormente essere necessaria una dilucidazione, perchè ne dedussi essere l'onorevole ministro, non ostante le presentategli petizioni, nella ignoranza delle condizioni di quelle provincie lombarde; il che, quando avviene per parte del ministro delle finanze, che sarà incaricato delle altre operazioni di perequazione, è immensamente increscevole; tanto più che debbo notare un'altra circostanza in questo senso importantissima.

Dicevano benissimo gli onorevoli Crispi e Cordova, che facendosi un lavoro di perequazione, in cui doveva essere tenuto a calcolo se quello che si pagava era in rapporto colla rendita effettiva dei singoli *enti catastali*, riusciva importante che nella Commissione governativa, la quale procedette a tale operazione, fossero adeguatamente rappresentati questi diversi enti catastali.

Lamentavano gli oratori, dei quali ho parlato, che per la Sicilia non vi fosse nella Commissione che una persona sola, la quale per ragione di posizione, per ragione di gerarchia non aveva autorità sufficiente. Or bene, la grande unità catastale del nuovo censo di Lombardia è l'unica, la quale non fosse menomamente rappresentata nella Commissione governativa, è l'unica la quale non fosse rappresentata nemmeno da un unico commissario che fosse interprete dei bisogni di quel paese in quelle importantissime deliberazioni.

In quella Commissione erano tre Lombardi, ma tutti appartenenti alle provincie di vecchio censo, cioè l'onorevole mio amico Jacini e gli onorevoli Possenti e Del Maino.

Questi onorevoli commissari sono persone troppo al di sopra di qualunque encomio che io potessi loro rivolgere, nè si può aver ombra di dubbio intorno alla loro completa

imparzialità ed equanimità, ma per certo essi non potevano avere completamente presenti, non potevano conoscere in tutta la loro realtà le condizioni di provincie alle quali non appartengono. Non avrei forse nemmeno fatto questa osservazione se non si dovessero continuare gli studi in proposito per procedere ad una perequazione definitiva. Desidero quindi che in questa Commissione ogni interesse possa avere il proprio interprete, e quindi mi dirigo alla equità ed alla gentilezza del signor ministro delle finanze, onde questo voto possa essere soddisfatto.

Difatti credo che, se vi fossero state persone le quali fossero pratiche delle condizioni di quel paese, sarebbe stato impossibile determinare, come si fece, il rapporto della rendita censuaria alla rendita reale, nella ragione di 1 ad 1.92 nelle provincie lombarde di nuovo censo, come veggo essere avvenuto, secondo che è dichiarato nella relazione della Commissione.

L'onorevole Pasini, uomo più che altri mai competente in questa materia, ebbe già a dire nel suo discorso come questo rapporto della rendita censuaria alla rendita reale si debba ritenere invece di 1 ad 1.50.

Ora, consta poi da studii fatti non *ad usum Delphini* per questa occasione della perequazione, ma in via meramente di studio economico prima che di perequazione pur si parlasse, e fatti da un distinto ingegnere mio concittadino che mi è caro nominare a ragione di meritato onore, l'ingegnere Abeni; consta, io diceva, da quegli studii che il rapporto della rendita censuaria alla rendita reale è da ritenersi di 1 ad 1.34, cifra, come ognun vede, ancor più tenue di quella determinata dall'onorevole Pasini.

Lo stesso dicasi del rapporto fra l'unità censuaria del nuovo e dell'antico censo, tra la lira di rendita censuaria del censimento ultimo e lo scudo dell'antico censo milanese. Imperocchè lo spoglio dei contratti dava un rapporto nella misura di 1 in media a 3.50. Invece il rapporto stesso fu determinato dalla Commissione governativa, anzi da una speciale sub-Commissione, e determinato come base del sub-riparto

del contingente lombardo nella misura di 1 a 3.25; e ciò, dietro certi computi di una Giunta del censimento che funzionava senza alcun controllo, senza garanzie, senza udire le parti interessate.

Il rapporto tra la lira e lo scudo fu determinato in quella misura senza badare che la logica esigeva che la stessa base dello spoglio dei contratti, la quale aveva servito di regola pei riparti, dovesse servire pure di regola pei subriparti; senza fermarsi alla tanto ovvia considerazione che era stata messa innanzi dall'onorevole Possenti, quella cioè che, ove si adottasse almeno il rapporto di 1 a 3.40, la somma del contingente avrebbe avuto una certa coincidenza con quella che era portata dalla distribuzione perequata sulla Lombardia della somma che nel 1856 era stata riservata dalle provincie venete sulle lombarde di nuovo censo; senza badare infine che, stando anche alla pregevole opera dell'onorevole Jacini, il quale calcola che la somma complessiva della rendita censuaria delle provincie di antico censo, una volta compiuta per loro l'operazione del catasto sulle basi del censo nuovo, verrà determinata in 60 milioni di lire, ritenuta questa somma, il rapporto tra la lira di nuovo censo e lo scudo sarebbe di 1 ad oltre 3.61, di modo che più tenue ancora dovrebbe riuscire il contingente delle provincie di nuovo censo.

E non potevasi d'altronde dimenticare l'epoca in cui il lavoro di perequazione facevasi, epoca in cui tutte queste provincie di nuovo censo avevano veduto stremati, per non dire annientati, i principali dei proprii raccolti. Otto milioni di gelsi davano alla provincia di Brescia la più considerevole delle sue produzioni e versavano nelle borse dei contribuenti di quella provincia 18 milioni di lire all'anno.

Questi otto milioni di gelsi furono numerati uno per uno dagli ingegneri del nuovo catasto per fissare la base dell'estimo dell'agro in cui si trovavano.

Ora è indarno che da questa foresta di gelsi si attende quella ricca produzione che la malattia del baco ridusse alle più meschine proporzioni.

Lo stesso dicasi ai altri prodotti come il vino, messe altra volta invidiabilissima, poichè le vendemmie di quella provincia fruttavano ben oltre i 10 milioni.

Ora è chiaro che, diminuiti questi prodotti, ne soffrono immensamente anche gli altri, i quali non sono colpiti direttamente dalle calamità naturali, imperocchè è evidente che il proprietario il quale non ha i suoi proventi ordinarii, non può migliorare il suo fondo, non può concimarlo, non può coltivarlo a dovere, non può gettarvi tutto quel capitale e lavoro che son pur necessari ad usufruttarlo; ragione per cui una petizione della provincia di Bergamo, presentata al signor ministro delle finanze ed a noi distribuita, ci dimostra diminuito grandemente il raccolto non solo delle uve e dei bozzoli, ma anche dei grani, i quali da malattie naturali non furono direttamente colpiti.

Quali sono le conseguenze di ciò?

Che tutto il suolo in quelle provincie è letteralmente all'incanto, e la maggior parte delle alienazioni avvengono per espropriazione coatta e giudiziaria.

Nè basta; ma, più grave ancora a dirsi, in numero immenso sono le espropriazioni fiscali. E sapete che cosa sono queste espropriazioni fiscali? Sono quelle che si fanno ad un individuo che non ha pagato l'imposta. Per una legge un po' draconiana l'esattore ha il diritto, senza stima, senza nessuna procedura giudiziaria, di vendere non il fondo, ma quella parte del fondo che crede, in guisa che l'alienazione di questa parte rovina il fondo intiero e viene venduta, ripeto, senza garanzie, senza pubblicità, rapidissimamente, sì che convien proprio non solo non avere il danaro, ma non aver modo nessuno di trovare poche lire per lasciarsi rovinare in siffatta guisa. Ora, nella parte del Bresciano, cioè nei circondari di Salò, di Breno e nei mandamenti di Gardone, Bovegno, Lonato del circondario di Brescia, ristretta plaga di territorio, si verificarono nell'ultimo triennio 713 di queste espropriazioni, e nella provincia 944.

Codesto argomento mi richiama alla mente quella cifra del debito ipotecario, la quale dall'onorevole Boggio venne

messa in campo tanto nel primo che nel secondo suo discorso per dimostrare l'inferiorità delle condizioni agricole delle antiche provincie.

Per me la cifra del debito ipotecario non rappresenta da sola la condizione lamentevole della possidenza fondiaria.

In tempo di abbondanza di capitali e di floridi prodotti agricoli l'elevatezza di questo debito prova anzi i progressi che fa l'agricoltura, mediante l'impiego dei capitali nel suolo, perchè allora il suolo gli rende ad usura. Ricordo che il Lavergne nota che il debito ipotecario inglese giunge alla metà del valore del suolo, e in nessun luogo l'agricoltura è prospera come in Inghilterra.

Ma invece il debito ipotecario dimostra la condizione miserrima del suolo quando viene costituito in tempo di mancanza dei raccolti, perchè allora esso non può rappresentare i miglioramenti agricoli del fondo, ma bensì l'alienazione inconsapevole ma necessaria della proprietà. Ora dei 135 milioni di debito ipotecario gravante sui fondi della provincia bresciana dodici vennero fatti negli ultimi tre anni, e se ne sarebbero fatti anche di più se la condizione cui sono ridotte le terre non fosse tale che i mutuanti si rifiutano di accordare prestiti. È noto infatti che la Cassa di risparmio di Lombardia, in via assoluta e sistematica, non fa più mutui nelle provincie di Bergamo e di Brescia.

Si è molto citato in questa occasione, cominciando dal primo oratore, che fu l'onorevole Molfino, venendo fino all'onorevole Boggio, l'*Annuario statistico* dei signori Correnti e Maestri per provare che in Lombardia appena *cavata dal purgatorio*, come quell'*Annuario* si esprime, rivisse la prosperità, e se ne trae argomento dall'aumento della popolazione. Ma si è citata una parte di quello scritto senza guardare al fondo della cosa, e senza fare le debite distinzioni : esaminando meglio quell'*Annuario*, gli onorevoli oratori che ho nominato avrebbero veduto come nelle zone, delle quali io parlo, la popolazione in realtà abbia invece diminuito, come vedesi verificarsi pei circondari di Breno e Clusone, e pei mandamenti di Bovegno, Vestone e Preseglie.

Del resto, in generale tali sono gli errori di questo troppo decantato nuovo censimento di Lombardia, che il medio della imposta in confronto della rendita anche nei luoghi relativamente fortunati di quelle provincie viene a risultare del 24 per cento della rendita effettiva.

Io ho qui un prospetto, il quale dimostra il rapporto tra la rendita reale e l'imposta per tutti i fondi dell'ospedale civico di Brescia.

Si tratta di una superficie di oltre 3000 ettari di terreno, i quali sono latamente divisi e non presi in una località sola della provincia, ma posti in trentatrè comuni, e tutti nella parte aratoria, irrigata e prativa, senza monti e boschi; ebbene, la rendita reale imponibile è di 221,000 lire, l'imposta regia di 52,000 lire, per cui è il 24 per cento l'imposta regia della rendita effettiva. Se aggiungete l'imposta provinciale e comunale, abbiamo oltre 74,000 lire d'imposta, cioè il 34 per cento della rendita effettiva, e, come vi dico, sono tutti quei beni nella posizione e nelle condizioni migliori della provincia medesima.

Ma alcuno mi dirà, e anzi già lo disse il deputato Mellana: queste sono condizioni transitorie, a cui si può all'uopo provvedere mediante una legge pur transitoria ed eccezionale, ma non mai colla gran legge normale dell'imposta stabile fondiaria.

In primo luogo dirò che la transitorietà pur troppo è molto incerta, mentre non ci lascia scorgere ancora una fine; secondariamente, come osservava l'onorevole Sella nel suo lucido discorso, vi sono molti di questi terreni in cui trovansi distrutte le piante medesime, e le calamità naturali hanno prodotto anche altre conseguenze gravissime, vale a dire che, se i proprietari non sono ricchi per rimettere in buono stato la coltivazione, il danno si fa sentire troppo più lungamente della stessa durata di quelle malattie dei prodotti.

Infine è evidente che a questi grandi depauperamenti del suolo non si può riparare, a reintegrare lo stato primiero non si può giungere, per indeclinabile necessità di cose, se non dopo forse un'intiera generazione.

Ma oltre di ciò devo osservare che non è solo per le condizioni derivanti da queste calamità atmosferiche e naturali, ma è realmente per un'erronea valutazione del censo in alcune sue parti che le condizioni di codeste provincie sono quali io ho l'onore di dipingervele. E invero gli stessi inconvenienti vediamo riscontrarsi nei fabbricati, mentre, per esempio, il borgo d'Iseo viene a pagare a tal titolo lire 6.80 per individuo, mentre altri borghi vicini pagano lire 3.61, e quindi poco più della metà.

Ma quello che in guisa più irrefragabile dimostra la incredibile erroneità del nuovo censimento lombardo si è la sterminata misura, ond'esso ha aggravato la parte boschiva di quelle provincie.

Sapete che cosa ha prodotto pei boschi di quelle provincie il nuovo censimento? Ha fatto una cosa, di cui certamente si stupirà l'onorevole mio amico Jacini, il quale nel sostenere il suo emendamento si fondava sulla nessuna elasticità, espansività dell'imposta fondiaria; esso ha decuplato l'imposta. Proprietari di foreste che pagavano come cento nel 1852, dovettero pagare come mille ed anche più nel 1853 e seguenti.

Così il comune d'Anfo pei suoi boschi pagò di prediale 123 lire nel 1852, e lire 1423 nel 1853.

Ed ora per questi fondi si verifica un fatto che io credo unico nella storia dell'imposta; avviene cioè che l'imposta su questi boschi è costantemente maggiore della rendita effettiva. Io vi potrei citare tutti i comuni di quelle provincie, ma per quella brevità che mi è imposta mi basterà citarvene alcuno.

Così vi menzionerò per la riviera benacense il comune di Tremosine, pel quale la rendita reale è di 38 mila lire e l'imposta di 44 mila; per la Valsabbia il comune di Anfo, che ha una rendita effettiva dai suoi boschi di lire 885 ed un'imposta di lire 1930; per la Valcamonica il comune di Pisogne (ed io ebbi l'onore di trasmettere l'anno scorso un suo rapporto su ciò al signor ministro delle finanze), che dalle legne delle sue selve ritrasse testè il prezzo di lire 12,631, e nei tredici anni o

quattordici occorsi a maturare il taglio ne aveva spese 19,590, onde i carichi rappresentarono il 155 per cento della rendita; per la Valtrompia infine il comune di Lodrino, la cui rendita censuaria è di lire 2258, mentre l'effettiva è di lire 828. Che ne dice la Commissione del suo rapporto fra la rendita censuaria all'effettiva di 1 a 1.92? Ed io potrei moltiplicare gli esempi, mentre per tutti i boschi la rendita censuaria, vogliasi o non vogliasi, supera l'effettiva.

Se il signor ministro vorrà che io glielo dimostri in modo irrefragabile, gli posso dire fin d'ora che ho meco le scritture d'affittanza, le quali dimostrano il prezzo al quale il terreno è affittato, ed ho pure le quitanze esattoriali, per cui dalle une e dalle altre si vede quanto si è pagato all'esattore per imposta e quanto si è ricavato dall'affittuario; e questo confronto comprova che si è pagato più di ciò che si è percepito.

Alcune voci. Perchè non si sono abbandonati?

ZANARDELLI. Mi si interrompe dicendo che si dovevano abbandonare quei beni; e di fatti quest'obbiezione balza alla mente di ciascuno. Ma in primo luogo l'abbandono non libera dal pagamento dell'imposta, e l'esattore può colpire anche altri fondi coltivi, anche i mobili del proprietario; e poi voi tutti ricordate le parole: *Spes ultima Dea.*

Fino dal 1853 quando coll'attivazione del nuovo censo cominciò tale stato di cose cominciarono pure i ricorsi, e la stessa enormità del fatto lasciava certi che si dovesse riparare. Io ho qui un ricorso stato presentato a Francesco Giuseppe quando scese in Lombardia, poichè l'aggravio era sì iniquo e sterminato da far credere che perfino l'imperatore austriaco potesse dare qualche provvedimento; ma di anno in anno differì sempre, finchè venne il 1859. Cominciatosi allora a parlare di perequazione, si credeva che da un momento all'altro questo stato di cose così incredibile avesse a cessare; ma non è cessato peranco.

Aggiungasi che se fin dal 1853 e negli anni successivi era incomportabile la condizione di questi boschi, avvenne di peggio in seguito. Avvenne che nel 1859 fu introdotta la li-

bertà di commercio. Ora gli è evidente che il prezzo che aveva la legna in quei paesi, ove era molto attiva l'industria ferriera, dipendeva dall'impiego che nella stessa se ne faceva. Diminuiti i dazi e ridotti ad una misura tenuissima, questo prezzo fittizio, artificiale delle legne dipendenti dalla protezione della industria ferriera venne pure notabilmente a diminuire, ragione per cui il fatto, già grave oltremodo, venne ad aggravarsi ognor più.

Questa pure non è una circostanza transitoria, perchè io credo che la Camera non sia disposta ad entrare di nuovo nel sistema proibitivo o protezionista.

Del resto, questo stato di cose, appunto perchè è tanto grave ed enorme, io non ardirei quasi di menzionarlo se non fosse anche constatato da una Commissione ufficiale nominata dal ministro della marina per studiare le condizioni dell'industria ferriera. Il rapporto di questa Commissione, composta degli egregi ingegneri Curioni, Biglia, e Axerio, così si esprime:

« Il taglio delle legne e la carbonizzazione delle medesime si comprendono in un solo cottimo: il prezzo medio è di lire 0.60 per moggia, ossia per 0 m. 225. Ragguagliando questi dati al metro cubo si ha lire 2.70 per metro cubo, ossia lire 15.50 per tonnellata. A questo prezzo conviene aggiungere le spese di trasporto fino al luogo di consumo, le quali variano secondo le circostanze. Un altro importante elemento del costo è l'imposta. Vediamo infatti alcuni censimenti per boschi cedui di prima classe. A Pisogne abbiamo 1.32, 1.87, 1.32 di estimo per ogni pertica di 10 are relativamente a tre boschi estesissimi. Ora le imposte prediali vengono stabilite in centesimi 24 e millesimi 9 per ogni lira di rendita censuaria, al che aggiungendo le imposte provinciali, comunali e di circondario si ha un'imposta totale di centesimi 65.2572 per ogni lira. Prendendo ora per base il censo minore di 1.32 per pertica, l'imposta sale tuttavia a lire 8.614 all'anno e per ettaro. Tenendo ora calcolo degli interessi scalari al sei per cento, in capo a dodici anni si sono pagate lire 191.88. Supposto finalmente il caso assai favorevole di un ricavo per ettaro di 8 tonnellate di carbone

dal taglio del bosco, si hanno per ogni tonnellata 24 lire. Se a questa noi aggiungiamo l'imposta dell'8 per cento sul valore di vendita dei boschi all'asta e che gravita di 2 o 3 lire sulla tonnellata di carbone, avremo un'imposta totale di 26 a 27 lire, senza però comprendere ancora gli onorari delle guardie forestali per le visite d'ufficio, a carico dei boschi comunali.

« Il costo dei carboni sarebbe dunque:

« Pel taglio delle legne e carbonizzazione	L.	13.50
« Imposte erariali, comunali e provinciali	»	26.50
Totale. . .	L.	40. »

« Se a tale costo si aggiungono le spese di trasporto, è *chiaro che nulla rimane ai proprietari dei boschi*, ora che il ribasso dei carboni tien dietro al ribasso dei ferri e che il prezzo è disceso, come, per esempio, a Lovere, a 50 lire per tonnellata, dove soleva essere 70 lire, ed anche più ».

Per tali ragioni codesta Commissione conchiude proponendo che « pei distretti industriali della Lombardia si riducano le imposte sui boschi in quella stessa misura già adottata per la Valtellina ».

E infatti è per questa erroneità di censo, lo dice la stessa relazione della Commissione, che fino dal 1859 o 1860 alla Valtellina fu fatta una notevole riduzione del censo stesso, il quale era pur fatto sulle medesime basi, colle identiche norme e fors'anche dagli stessi ingegneri che lo stabilirono nelle altre valli lombarde di cui vi ho parlato. Esso fu ridotto del 48 per cento, e notate, del 48 per cento in complesso di tutti i suoi beni, terreni e fabbricati, ma pei boschi venne ridotto del 74 per cento, fu ridotto quindi al 26 per cento, mentre in altre valli, che sono precisamente in condizioni identiche, si paga ancora sulla base del censo integrale.

L'onorevole relatore della Commissione, per mostrare che era giusto e conveniente di venire a togliere alla Valtellina questo peso, disse che fu ridotta l'imposta del 48 per cento, perchè la Valtellina era un paese di 100,000 abitanti, che doveva pagare quasi 600,000 lire d'imposta.

Ma egli si è fermato nel suo conto alla Valtellina; chè, se egli invece avesse pensato di estendere il conto anche alle altre valli, avrebbe trovato risultati ancora più gravi. Così, per esempio, l'onorevole relatore conosce al pari di me la Valtellina, sa quale valle sterile e triste essa sia; ebbene, mentre la Valtellina pagava la somma che ha accennato l'onorevole relatore, la Valsabbia pagava d'imposta regia lire 161,500, il che, sopra i suoi 20,000 abitanti, fa sì che invece di 5 lire per testa come la Valtellina, pagasse lire 8 per testa.

Ora, ripeto, l'onorevole Allievi sa come la Valtellina sia uno stretto lembo di terra, ove, fra scoscesi monti, scorre il Chiese, sia una terra di rupi cespugliate, di magri pascoli, di monti scoscesi, insomma una zona di terreni nel più alto grado improduttivi. Analoghi risultati otterremmo estendendo il conto alla Valtrompia ed alla Valcamonica.

Voi vedete, o signori, che quando l'imposta arriva ad essere al di sopra della rendita effettiva, si ha uno stato di cose che non sarebbe credibile se non fosse vero. È questa la confusione di tutti i rapporti civili, è veramente del socialismo della peggiore lega; ed in siffatte condizioni voi vedete del pari che la perequazione attuale non verrebbe certo ad attuare in quei paesi un serio alleviamento, perchè, per chi paga 150, 140, od anche solo 100, o solo 80, le diminuzioni infinitesimali che noi facciamo non sono un sensibile alleviamento. Si vede dunque come quel subriparto, che l'onorevole ministro contestava essere necessario in altre parti fuorchè nel Piemonte, nella Lombardia è assolutamente indispensabile, ed io sono certo che la vostra equità non vorrà lasciar sussistere questa condizione di cose, non vorrà fare che nel regno d'Italia vi abbiano proprietari, i quali paghino oltre la loro rendita.

Del resto, mi conforto di vedere che questa era l'opinione di uno dei più distinti membri della Commissione governativa, del mio amico Mischi, il quale, nel seno della Commissione medesima, sosteneva quanto fosse importante di ammettere i subriparti compartimentali e di portare il contingente determinato da questa legge per lo meno insino alla provincia.

Per ciò io, che avevo proposto all'articolo terzo un emendamento in unione agli onorevoli miei amici Molinari e Lualdi, emendamento il quale, ora che la Commissione tolse il terzo articolo primitivo, resta esso pure assorbito e scompare collo scomparire che fa l'articolo terzo, dichiaro che o accetterò l'emendamento proposto dall'onorevole Broglio, o aderirò a quell'altro qualsiasi provvedimento che dalle dichiarazioni del ministro e dal seguito della discussione potrà essere suggerito.

E siccome l'onorevole Broglio, come base del subriparto, contempla nel suo emendamento un decreto reale, così io amo di fare all'onorevole ministro delle finanze e Presidente del Consiglio una dichiarazione, ed è che se egli voglia anche far verificare in via ufficiale quant'io venni esponendo, io ne andrò ben lieto, certo come sono che siffatte verificazioni non potrebbero che confermare i miei detti.

Nella legge francese di finanza del 7 agosto 1850 è stabilito che in ogni comune si può provvedere alla revisione e alla rinnovazione del catasto, se il Consiglio provinciale appoggi la domanda ed a condizione che il comune si carichi delle spese. Ora io dichiaro all'onorevole ministro che, qualora anche volesse applicare al caso nostro quei principî, io, anche per mandato espresso dei comuni di cui ho parlato, gli offro finora di far sostenere dai comuni in discorso le spese di quella revisione o rinnovazione del censo, tanto son io e son essi tranquilli dei risultati, fidenti nella verità di quanto ho esposto fin qui. Ma certo è che, senza addivenire ad un lavoro di subriparto anche in Lombardia, noi, invece di effettuare ora la perequazione dell'imposta, non faremmo altro invece che sanzionare e ratificare la più enorme sperequazione.

L'emendamento Broglio che coincideva colle idee dell'onorevole Zanardelli fu dalla Camera, nella seduta del 19 marzo, respinto.

Imposta di Ricchezza Mobile

Tornata del 7 luglio 1863.

Da vari giorni si discuteva il disegno di legge concernente l'imposta sul reddito di ricchezza mobile; all'articolo 2, relativo al riparto tra le varie provincie, l'onorevole Zanardelli obbiettava :

Io mi era iscritto fin dal primo momento in cui venne distribuita la tabella per parlare contro il riparto; ma veramente nella discussione generale si è udito tanto e sì eloquentemente parlare contro il riparto stesso e contro i criteri che avevano servito di base a formarlo, che riesce molto difficile il dire ancor qualche cosa in proposito senza annoiare la Camera, ripetendo quanto è già stato svolto abilmente dai precedenti oratori.

Io sarò dunque brevissimo, riportandomi in gran parte alle osservazioni di coloro che han già combattuto il sistema della Commissione.

Se non che anche per quello che intendo aggiungere contro il riparto mi si potrà opporre: a che parlar contro il medesimo dal momento che la Commissione stessa lo ha già stoicamente immolato da sè medesima, prima che esso cadesse sotto i voti della Camera? Io rispondo che la Commissione ha ritirato la tabella, ma ha lasciato i criteri che l'hanno formata, ha lasciato quindi quei germi che faranno sì che i medesimi assurdi si riproducano.

Quindi, siccome io non voglio nè il riparto quale è uscito nella sua pristina purezza e verginità dal seno della Commissione, nè il riparto rifritto coi vecchi e nuovi ingredienti, quindi dirò poche parole, arrecherò alcune cifre onde nuovamente combatterlo.

La ragione, per la quale sono nati gli assurdi che tutti abbiamo riconosciuto nel riparto, la ragione per cui al primo mettersi nelle nostre mani la tabella, ciascuno senza bisogno di tanta alchimia finanziaria, disse a sè stesso: ma come? Alessandria deve pagare quanto Genova? Brescia il doppio di Messina? Cremona il doppio di Ancona? Sassari e Molise quanto Livorno? La ragione di tutto ciò, da che cosa dipende? La ragione consiste in quello che disse fin dal principio di quest'importante discussione l'onorevole De Luca, e che dopo ripeterono l'onorevole Mancini e l'onorevole Lanza, e ieri infine ripetè, recando a conferma raffronti il cui linguaggio è eloquentissimo, l'onorevole Devincenzi, cioè che la Commissione coi suoi criteri ha colpito la ricchezza fondiaria, e quindi nel fare il riparto dell'imposta sulla ricchezza mobile ha dimenticato nient'altro che la ricchezza mobile, cioè l'oggetto stesso del riparto che doveva formare.

Per dimostrarlo io esaminerò quindi dapprima i vecchi criteri, poscia i risultati che han dato, e finalmente guarderò se questi risultati possano essere avvantaggiati dai nuovi criteri introdotti.

Cominciando dal primo criterio, cioè della popolazione assoluta, diverso è il modo con cui difesero l'applicazione di questo criterio l'onorevole Sella e l'onorevole Pasini.

L'onorevole Sella ci disse in genere che la popolazione è rivelazione di ricchezza. Io ammetto che la popolazione sia fino a un certo punto rivelazione di ricchezza, ma nei paesi agricoli dove per due terzi almeno la popolazione è composta di contadini, è chiaro che la popolazione assoluta è rivelazione di ricchezza fondiaria e non di ricchezza mobile. Ed aggiungo poi che, anche quanto alla ricchezza agricola, talvolta in quelle provincie in cui essa è minore si esigono più braccia, maggiore popolazione, inquantochè ne' luoghi dove è applicata la così detta alta coltura si ottiene una maggiore produzione con minor numero di braccia, con minore popolazione.

Io so - e in ciò mi permetta l'onorevole Ballanti di attenermi piuttosto alle informazioni del Lavergne che alle sue -

io so, diceva, per esempio, che in Inghilterra un ettaro di terreno produce 200 franchi con trenta individui che lo lavorano, mentre in Francia ne produce 100 soltanto con quaranta lavoratori. Se noi avessimo copiosi dati statistici a nostra disposizione, vedremmo analoghi risultati anche fra noi, confrontando, per esempio, il Milanese, il Lodigiano col Comasco, col Bresciano e col Bergamasco.

L'onorevole Pasini, a differenza del Sella, disse invece (e questa fu la sua unica difesa dell'elemento introdotto della popolazione) che la popolazione è adoperata come criterio per essere coerenti all'articolo 26 del progetto di legge, il quale articolo stabilisce una specie di testatico, per cui tutti, anche quelli che hanno meno di 400 lire di rendita reale che equivalgono a 200 lire di rendita imponibile, debbono pagare una tassa di due franchi.

Ma in primo luogo non è ancor certo che questo articolo 26 venga ammesso; ho visto già anzi mettersi innanzi degli emendamenti, ho sentito le idee di molti oratori che vogliono rialzare questo *minimum* dell' imposta: perciò dacchè il criterio della popolazione riposa, secondo l'onorevole relatore, sopra questa sola base, bisognerebbe aspettare ad ammetterlo, almeno finchè siasi o no ammesso l'articolo 26. Ma anche senza ciò, crede l'onorevole Pasini che fra le plebi rustiche siano pochi gli individui, i quali sono in quella categoria per la quale anche secondo la legge attuale dovrebbero dirsi *non valori*, da porsi cioè in quel numero di indigenti che in ogni modo sono esclusi da una tassa qualsiasi?

Ma lasciando anche tali argomenti, queste contadinanze dovranno pesare nella bilancia con cui si forma il riparto coll'egual peso dei più ricchi banchieri o funzionarii, come avverrebbe colla cieca legge numerica della popolazione? In tal modo voi dimenticate le vere sedi della ricchezza mobile, i grandi centri industriali, commerciali ed amministrativi. E per parlare più particolarmente di quest'ultimi, io prendo per esempio il bilancio, e vedo che a Torino, soltanto nelle amministrazioni centrali, cioè Ministeri, Corte dei conti, Con-

siglio di Stato, Amministrazione del debito pubblico e simili, vi sono quasi dieci milioni di stipendi. Se aggiungete la Casa reale, i grandi stabilimenti di credito, le Amministrazioni di ferrovie ed altre, rileverete dei redditi enormi di ricchezza mobile, i quali, sopra pochissima popolazione, ve ne daranno quanto intere provincie.

Vengo all'imposta fondiaria. Anche qui l'onorevole Sella ci disse che quest'imposta è sintomo di ricchezza. Sia pure; ma appunto perchè imposta *fondiaria* sarà sintomo di ricchezza stabile, e non di ricchezza mobile; onde l'onorevole Sella, allorchè la mette in conto, dimentica i 120 milioni che a questa ricchezza fondiaria si domandano coll'imposta prediale.

L'onorevole Sella ci descrisse in séguito il grande nesso che passa tra la ricchezza fondiaria e la ricchezza mobile, la quale, egli disse, non può non accompagnare ed essere conseguenza immancabile della ricchezza fondiaria. Confesso che quando sentii dall'onorevole Sella l'eloquente descrizione di questi legami, mi sembrava di sentir evocare un'altra volta il *Cereris sunt omnia munus*, cioè la dottrina fisiocratica, secondo la quale tutti i prodotti vengono dalla terra e l'industria agricola è l'unica industria produttiva; colla differenza però che i fisiocrati almeno erano logici e volevano applicare l'imposta unica sulla terra, mentre invece l'onorevole Sella ci traccia questa teoria nel momento stesso che viene a proporre l'imposta sulla ricchezza mobile. Io del resto osservo esservi spesso anzi antinomia fra la abbondanza dei prodotti agricoli e la ricchezza mobile; imperocchè di solito sono le città, i luoghi che devono lottare colla esiguità del territorio, quelli che cercano nella alacrità delle industrie e nella immensità dei mari la propria prosperità; quelli che ebbero od hanno il più gran fervore d'industrie e splendore di commerci. Basterà vi nomini storicamente Cartagine, Venezia, Genova, l'Inghilterra, alcuni cantoni della Confederazione elvetica.

Vengo al registro e bollo. Qui l'onorevole Mancini fece una concessione alla maggioranza della Commissione, di cui questa ebbe a trarre largo profitto. L'onorevole Mancini, secondo

me, concedette troppo alla Commissione coll'ammettere che il registro e bollo possa bastantemente rappresentare la ricchezza mobile in confronto di quella fondiaria. Imperocchè basta scorrere la legge sul registro e bollo per persuadersi del contrario.

Infatti, in primo luogo nella legge tutti gli atti che si riferiscono alla traslazione di diritti reali, i quali perciò rappresentano il movimento della ricchezza fondiaria, vengono ad essere soggetti alla registrazione, mentre quelli che riguardano le obbligazioni personali, e perciò la ricchezza mobile, non vi sono soggetti se non in quanto se ne faccia uso in giudizio, cioè nel minor numero de' casi.

In secondo luogo la tariffa relativa agli atti di trasmissione di proprietà è molto più moderata di quella che si riferisce agli atti relativi alla trasmissione di stabili. In terzo luogo poi è evidentissimo che gli atti relativi ai mutamenti di beni territoriali non si possono mai dissimulare, mentre invece gli atti relativi all'industria, al commercio, ed altre operazioni riguardanti la ricchezza mobile si celano assai facilmente, perchè essi *brevi manu* si compiono.

Quanto, poi, al bollo, la Commissione cadde in contraddizione con sè medesima; in quanto che nella relazione è detto che essa non ha colpito le tasse giudiziarie propriamente dette, perchè, rispetto a queste, l'elemento non è affatto omogeneo, mentre queste tasse derivano da differenti legislazioni processuali.

Ora, anche il bollo trae i suoi introiti da legislazioni processuali diverse; onde, per esempio, nella Lombardia i medesimi affari porteranno maggiori introiti per diritti di bollo, non essendovi colà una legislazione processuale basata sull'oralità, ma sopra un intero processo scritto.

Ciò posto, io domando: quali altri elementi speciali fra i criteri della Commissione rappresentano invece la vera ricchezza mobile, che è evidentemente costituita dai capitali, dalle industrie, dai commerci, dalle professioni, dagli impieghi? Io di questi elementi ne cerco invano nei criteri della Commissione e non ne trovo neppur uno.

Vengo ora ai risultati.

La Commissione non ha nemmeno ardito difendere il suo riparto provinciale; ha ardito solo giustificare in qualche modo il suo riparto compartimentale o regionale, in cui è chiaro che, sebbene non si tenesse conto della ricchezza mobile, siccome in ciascuna delle varie regioni havvi qualche gran centro industriale e commerciale, che sono appunto quelli dimenticati, come diceva, nei calcoli della Commissione, così per questo puro accidente i suoi calcoli possono approssimarsi al vero. Io ho già citato le evidenti assurdità di riparto che trovansi nella tabella; ma in un modo diretto e calzantissimo si può dimostrare la grandissima erroneità dei criteri della Commissione, vale a dire, col parallelo fra la sua tabella derivata dai tre criteri famosi e quello che ora si paga per imposte sulla ricchezza mobile nelle provincie in cui tali imposte sussistono. La Commissione stessa ha ammesso e nella sua relazione, e poscia implicitamente coll'aggiungere tale elemento come criterio del riparto provinciale, che tra le provincie di una medesima regione questo è il migliore misuratore della ricchezza mobile relativa.

Ora io vi dico e vi dimostrerò che ciò che si paga attualmente non istà in alcun rapporto con quello che è stabilito nella tabella. Prendo in primo luogo le antiche provincie. In esse Genova paga attualmente (lascio fuori i 18 centesimi addizionali e il decimo di guerra, perchè ho le cifre sulla base della tangente normale e perchè, lasciando fuori quelle aggiunte da una parte e dall'altra, ciò non altera punto la proporzione) 1,349,348 lire, ed essa pagherebbe soltanto, coi vostri criteri, lire 1,153,000. Dunque Genova diminuirebbe sull'imposta attuale; invece Sassari, che paga ora lire 146 mila, verrebbe a pagarne 269 mila, quasi il doppio. Cuneo poi farebbe più che raddoppiare, poichè paga ora lire 408 mila e verrebbe a pagarne 934 mila; Alessandria paga ora 678 mila e dovrebbe pagare più di un milione; Novara paga 536 mila e ne pagherebbe 909 mila.

Quindi voi vedete che alcune provincie diminuiscono, altre accrescono più o meno notevolmente, altre raddoppiano e più.

Vediamo ora la Lombardia.

Nella Lombardia, Milano paga ora per l'imposta sulla rendita vigente in quelle provincie lire 1,594,000, e la si farebbe pagare 1,957,000; invece Brescia d'imposta sulla rendita paga lire 159 mila e verrebbe a pagare 804 mila; quindi, mentre Milano cresce di poco, per Brescia cresce più del quintuplo; e mentre Milano paga ora il decuplo di Brescia, verrebbe a pagare il doppio soltanto. Del pari, mentre Cremona e Como pagano più di Brescia, verrebbero a pagare di meno. Ho preso per la Lombardia l'imposta sulla rendita come più razionale che la tassa arti e commercio; ma, se prendessi anche quest'ultima, od ambedue insieme accumulate, i rapporti, soprattutto con Milano, non varierebbero considerevolmente.

Ora io non so come la Commissione, dopo le cifre e i raffronti così salienti che vi ho recato, abbia osato dire nella sua relazione, a pagina 30, che « il confronto con quanto imponevasi in alcune provincie italiane sui redditi mobiliari ci confermarono che i risultati da noi ottenuti erano equi, e che, per conseguenza, il metodo da noi seguìto per ottenerli ne risultava indirettamente giustificato ».

Confesso che quando ho letto queste parole della relazione, dirò con frase adoperata dall'onorevole Sella rispondendo all'onorevole Ballanti, e dall'onorevole Pasini rispondendo all'onorevole Mancini, confesso che quando ho letto queste parole dopo aver letto queste cifre, ho creduto di sognare.

Ora vengo ad esaminare rapidissimamente i nuovi criteri. Il primo è quello delle dogane. Ora le dogane che cosa rappresentano?

Le dogane rappresentano non già la ricchezza che esiste in una data provincia, ma la ricchezza che in quella data provincia entra e passa.

Vi fu quindi già detto quanto sarebbe assurdo questo criterio applicato a Genova, ove si dazia la massima parte delle merci che si spandono per l'Alta Italia; lo stesso io vi posso dire per le provincie della Lombardia.

Trovo nel relativo prospetto che negl'introiti delle dogane Brescia è rappresentata per lire 991 mila, e Como per lire 219 mila. Vuol dir questo che la provincia di Brescia è più ricca di quella di Como? È evidente che no, ma vuol dire soltanto che dal Veneto viene in Lombardia maggior numero di merci che non dalla Svizzera.

Anche quanto alle poste, in primo luogo non possono servire i dati relativi a cagione dello stato non ancora normale in cui si trovano alcuni paesi d'Italia; ma inoltre parecchie circostanze vi sono, le quali alterano a danno di un paese i risultati delle poste in confronto della sua vera ricchezza mobile. Per esempio, l'esistenza di una numerosa guarnigione militare in un luogo potrà rialzare il relativo movimento postale, senza che vi sia l'equivalente elevazione di tutto ciò che rappresenta la ricchezza mobile. Ponete un altro caso, quello di un paese com'è, per esempio, la provincia di Como, in cui per la scarsità della produzione succede un'emigrazione durante una certa epoca dell'anno. Ivi adunque il suolo non può mantenere gli abitanti, e questa sarebbe una causa di povertà; eppure questa emigrazione farà sì che si verifichi un maggior numero di corrispondenze, e perciò questa sarà, a senso della Commissione, una causa di ricchezza anzichè di povertà!

Passiamo alle strade. Anche riguardo alle strade, che cosa si verifica? Si verifica appunto che la Commissione ha aggravato quello che voleva attenuare, ed ha attenuato quello che voleva aggravare.

Per esempio, ciascuno riconobbe che la provincia di Brescia nella primitiva tabella era tassata enormemente ,tanto enormemente che due giornali si disputarono il vanto dello spiritoso motto, con cui chiamarono Brescia e Molise le oche del Campidoglio, perchè esse resero nell'applicazione alle proprie provincie sì parvente l'assurdità del riparto che salvarono l'Italia da quell'ingiustizia solenne.

Ebbene, Brescia ha maggior numero di strade nazionali che non ciascuna delle altre provincie della Lombardia, compresa Milano; Brescia ha 570 chilometri di strade nazionali,

mentre Milano non ne ha che 548. È chiaro infatti che un paese montuoso presenta ad eguale superficie una maggiore estensione di strade, perchè bisogna fare giri e risvolte per superare le altezze.

Doveva quindi capirsi *a priori* che questa delle strade non può essere una norma per misurare la ricchezza.

Lo stesso dicasi delle ferrovie.

In ordine alle ferrovie, coi nuovi criteri non si prende per norma il prodotto delle medesime, ma bensì la loro lunghezza; il che farà sì che due ferrovie, delle quali una renderà molto e l'altra renderà poco, saranno computate egualmente.

Inoltre una ferrovia potrà lambire una provincia in modo da poter servire ugualmente anche ad un'altra provincia finitima. In tal caso l'imposta crescerà a danno soltanto di quella provincia il cui territorio sarà percorso dalla ferrovia, benchè lambendola in una estremità essa serva ugualmente all'altra provincia vicina.

Citerò un altro fatto per mostrarvi a che risultati giungasi con quest'altro criterio introdotto delle strade.

Tutti concordano nel dire che Livorno sarebbe nella tabella mitemente tassata. Ora questa provincia essendo quasi per intero costituita dalla città, non ha nè ferrovie, nè strade provinciali, quindi la tassa che le verrebbe imposta sarebbe in forza di tal criterio più mite ancora di quel che sia attualmente. Questo prova un'altra volta quanto ho già detto, che, cioè, veramente con questi criteri la Commissione ha attenuato quello che voleva aggravare, come ha aggravato quello che voleva attenuare.

Recherò un'altra prova, per così dire, *ab absurdo*, ma evidentissima della inattendibilità di tutti questi vostri criteri.

Supponiamo una provincia, in cui si trovi in grande decremento la ricchezza mobile.

Questa non è soltanto un'ipotesi, mentre ve ne posso citare un esempio pratico nella provincia di Brescia, che è la mia provincia natale, e che quindi meglio di ogni altra conosco. Fiorivano in questa provincia due industrie, l'industria

del ferro e l'industria della seta. Quest'ultima era rappresentata, quanto alla trattura, da 1011 filande che avevano circa 7000 aspe, e, quanto alla torcitura, da 87 filatoi con più di 12,000 fusi. Attualmente le aspe della trattura scesero a meno di 1000, i filatoi della torcitura si contano sulle dita.

Parimenti, quanto all'industria del terro, le tariffe daziarie ribassate fecero chiudere gli alti forni che producevano 71,000 quintali di ghisa, e molti dei forni affinatori che producevano 46,000 quintali di ferro.

Le fonti della ricchezza mobile sono quindi in questa provincia in gran parte disseccate.

Ora, dato un tale stato di cose, data l'ipotesi di una provincia qualunque nella quale siavi grande decremento di ricchezza mobile, i vostri criteri, se fossero giusti, dovrebbero poter indicare un tale decremento, e se non valgono ad indicarlo è segno che giusti non sono.

Ora io vi mostro, passando i criteri in rassegna, che questo decadimento che vi accennai della ricchezza mobile della provincia di Brescia non sarebbe menomamente designato ai vostri criteri. Infatti la popolazione, anche che avvenga un impoverimento, non diminuisce se non a lungo andare di tempo; non ci vuole che una vera carestia, la quale faccia morire di fame, per determinare gli *esodi* dell'Irlanda: dunque la popolazione rimarrebbe la stessa.

L'imposta fondiaria: è inutile dire che per questo decremento d'industria l'imposta fondiaria non cambia.

Il registro e bollo neppur esso non diminuisce, anzi aumenta, perchè in tempo di crisi economiche son molto maggiori anche i trapassi di proprietà, mentre il proprietario suole sempre essere così attaccato alla terra, che non se ne priva senza un assoluto squilibrio finanziario, senza un'urgente necessità.

Le dogane: ma queste non rappresentano la ricchezza d'una provincia di frontiera, ma anche di tutte le altre, nelle quali vanno le merci in quella provincia daziate, e quindi possono benissimo i loro introiti non diminuire, nonostante il depauperamento; possono anzi anche aumentare esse pure.

Le strade ferrate per avverato decremento di ricchezza non si distruggono, non si disfanno le strade nazionali. Dunque i vostri criteri non servono ad indicare la diminuzione nè l'aumento della ricchezza mobile in tutti quei luoghi ove avvenissero; dunque anche per questa controprova è chiara ed evidente la loro fallacia.

Io sono perciò contrario al sistema dei criteri fissi, come verrò a dire: ma osservo però che quando si volesse assolutamente adottarne, se ne potrebbero trovare degli altri, i quali darebbero meglio il concetto che io ho della ricchezza mobile, che non quelli messi in campo finora. Per esempio, ho esaminato il prospetto delle operazioni mensili delle sedi e succursali della Banca nel 1862, e vedo che l'ammontare degli effetti scontati fu in Torino di lire 111,371,501; in Milano di 91,493,101; in Genova di 83,189,561; in Bologna di 30,724,317; in Ancona di 10,949,783; in Como di 4,790,056; in Brescia di 3,588,929.

Ebbene, nel concetto che io mi formo dei grandi centri di ricchezza mobile e dei centri minori, credo che queste cifre rappresentino la vera ricchezza mobile assai meglio di quelle scattate fuori da tutti i criteri della Commissione; ma, d'altra parte, quale abisso fra le proporzioni derivanti da queste cifre per le varie provincie e le proporzioni risultanti dalla tabella e scaturienti dai criteri analizzati di sopra!

E a questo proposito aggiungo un'altra cosa in conferma.

L'onorevole Mancini diceva fin dal principio della discussione, credere esso Messina assai più ricca di Catania, sebbene siano ugualmente tassate nella tabella della Commissione. Ebbene, la verità di questa proposizione, che il deputato Mancini derivava da quel concetto generale che ciascuno può avere in via approssimativa della ricchezza di un paese, è dimostrata da questo stesso rendiconto della Banca, inquantochè in Messina l'ammontare degli effetti scontati è di lire 10,196,349, mentre in Catania è appena di 2,140,422; il che mi conferma che l'elemento delle operazioni bancarie vi misurerebbe meglio dei vostri criteri la ricchezza mobiliare.

Questo delle operazioni bancarie è un sintomo verace di ricchezza mobile, come vi ho dimostrato. Ma vi è un altro elemento, il quale poi, più ancora che un sintomo, è un vero fattore della ricchezza medesima; voglio dire i crediti dei depositanti presso le Casse di risparmio, i quali sono veri capitali, vera ricchezza mobile da essere colpita dall'imposta attuale.

Ebbene, in questo rapporto, esaminando il prospetto di tali crediti in Lombardia il 31 dicembre 1861, io trovo che la provincia di Milano possiede 68 milioni; Como, 9 milioni; Bergamo, 4 milioni; Brescia, 3 milioni e mezzo. Ora, anche qui, quale abisso fra la proporzione dei capitali di queste provincie e la proporzione in cui si trovano le provincie stesse nella vostra tabella! Io non vi do questo per un criterio assoluto, perchè io sostengo che di criteri assoluti non ve ne sono; ma dico che esso è uno dei moltissimi elementi, che avrebbero dovuto essere tenuti a calcolo nel vostro riparto.

Si potrebbe altresì citare come uno degli elementi da adoperarsi il rapporto della popolazione urbana alla popolazione rurale. Mi si opporrà forse che vi sono in alcuni paesi d'Italia dei luoghi, nei quali anche la popolazione rurale si agglomera e si condensa in grossi centri di abitato, donde esce ai campi; ma se facciamo attenzione, queste si potrebbero chiamare meglio agglomerazioni di popolazioni rurali, che popolazioni veramente urbane; sono borghi, se volete, ma non sono città. Ma anche indipendentemente da questa osservazione, partendo sempre dalla base che di criteri assoluti non ve ne sono, questo rapporto della popolazione urbana alla popolazione rurale sarà certo un indizio, al quale si dovrebbe avere grande riguardo, perchè dove relativamente abbonda la popolazione urbana, ivi è segno esservi grandi centri di commercio e d'industrie. Così l'Inghilterra infatti ha il 46 per cento di popolazione urbana, e da noi nell'Italia del settentrione, nelle provincie di Milano, Torino e Genova, vi ha il 25 per cento all'incirca di popolazione urbana, mentre Brescia e Bergamo ne hanno appena il 10 per cento o meno: tutto il resto è popolazione rurale; e così via discorrendo.

Ma, a fronte di tutto ciò, sento ripetere un argomento che è l'Achille di tutti gli argomenti della Commissione. Essa dice: ma sì, è verissimo, il contingente ha dei grandissimi difetti, non può essere stabilito esattamente; ma si tratta di soli due anni, ed anche noi vogliamo questo sistema del contingente solo per arrivare a formare il vero catasto della ricchezza mobile, ed applicare allora il sistema della quotità.

Se la cosa stesse veramente in questi termini, io forse mi acqueterei e non ricorrerei nemmeno a quanto diceva l'onorevole Mancini: che l'ingiustizia anche transitoria è sempre ingiustizia. Ma io ho un'opposta opinione; io credo che l'erroneità del riparto della Commissione impedirà che questo catasto della ricchezza mobiliare che si vuol giungere a formare sia effettivamente formato con eguaglianza e con equità. Di fatti, che cosa accadrà? Accadrà che in quelle provincie, che sono lievemente caricate dal riparto, e nelle quali quindi è facile di ottenere la somma loro attribuita, quand'anche si denunzi poco, ciò che sarà denunziato potrà bastare perchè si divida comunque facilmente la somma attribuita, e le Commissioni non andranno quindi severamente a indagare, non saranno obbligate a spingere molto i controlli per scandagliare e far uscire alla luce la ricchezza mobile che vi è e che si nasconde. Nelle provincie invece, le quali sono maggiormente caricate, per poter dividere il gravoso contingente, bisognerà che le Commissioni sieno severissime e vadano rigorosamente a pescare e far uscire fino all'ultimo centesimo che vi si potrà trovare di ricchezza mobile, la quale apparirà quindi maggiore relativamente di quello che non appaia nelle prime provincie in cui non è occorso di esercitare indagini così rigorose.

Prevedo a ciò un'obbiezione. Mi si dirà, che anzi nelle provincie dove è più mite il contingente i contribuenti, sapendo di pagare poco, denunzieranno tanto più facilmente il vero avere loro.

Ma in primo luogo la Commissione li ha già avvisati che queste denunzie serviranno a formare il catasto della ricchezza

mobile, e *uomo avvisato è mezzo salvato*. (*Si ride*). In secondo luogo, io per me credo che a far sì che il catasto si elevi influirà più che il sentimento spontaneo dei denunzianti la forza delle cose, che impone la severità dei controlli nei luoghi dove è più malagevole far uscire la cifra di cui si è caricati. E questo al pari di me crede pure la Commissione se adotta il contingente appunto perchè non ha fede nella spontaneità delle prime denuncie.

Da questo necessario andamento delle cose ne verrà, che la stessa ineguaglianza del contingente influirà ad elevare, a pregiudizio di chi è più caricato nel riparto, il catasto che la Commissione si propone di ottenere, trasmutando quel danno, ch'essa dice breve e transitorio, in danno durevole e permanente.

Conchiudo e dico, che se erronei sono i primi criteri, non sono più felici gli ulteriori, e che con questi nuovi criteri le provincie già aggravate non verranno che ad essere aggravate di più; che insomma noi, a forza di voler cercare criteri, finiremo per perdere il criterio. (*Ilarità*). L'onorevole Pasini fece ieri una confessione preziosa, che, cioè, se la Commissione non avesse fatto la tabella, e si fosse ragionato vagamente sui criteri, e cioè sui tre primi, s'intende, quei criteri sarebbero passati.

Io lo ammetto e lo credo, e ringrazio la Commissione di essersi occupata a provare da sè medesima colla compilazione della tabella l'erroneità degli adottati criteri. Ma io d'altronde accetto questa confessione dell'onorevole Pasini, e ne faccio mio pro per dire appunto che siccome, con una mera discussione teoretica e senza l'applicazione in cifre, sarebbero passati anche i criteri che ci hanno prodotto quel bel risultato che abbiamo veduto, così non posso mettermi allo stesso rischio, al rischio, cioè, che avvenga egualmente o peggio anche cogli altri nuovi criteri.

Io propongo la quotità vera e diretta, perchè non ho nessuna fede nell'esito dei criteri. Per me l'assoluto in questa materia, la generalizzazione dei dati è assurda, perchè io non

credo che si possa costringere in elementi tassativi e determinati la ricchezza mobile.

Io confesso che sarei stato piuttosto disposto ad ammettere che fosse dato mandato ad una Commissione di formare questa tabella in via discrezionale ed equitativa, valendosi di tutte le nozioni, di tutti gli elementi, di tutte le circostanze idonee per una valutazione; ma trovo assurdo che si dica: il registro e bollo c'entra per un sesto, il prodotto delle poste c'entra per un nono, le dogane c'entrano per un nono esse pure, nè più nè meno.

Io capisco che l'onorevole Sella, insigne matematico, possa inebbriarsi di queste formule algebriche, le quali lo serviranno magnificamente nelle scienze naturali; ma dico che queste formule algebriche non possono menomamente misurare il moto, la vita sociale nelle loro molteplici forme, atteggiamenti, trasformazioni. (Bravo! Bene! *a sinistra*).

Seconda tornata del 26 giugno 1894.

Sull'articolo 2 dei provvedimenti finanziari proposti dall'onorevole Sonnino, il quale elevava al 20 per cento l'aliquota totale uniforme pei redditi di ricchezza mobile, comprendendovi essenzialmente i redditi dei debiti dello Stato, l'onorevole Brin proponeva un emendamento per elevare la aliquota al 15.60, l'onorevole Lovito al 16; altri emendamenti erano pure presentati, ma furono tutti ritirati.

L'onorevole Zanardelli così esponeva il suo avviso:

Onorevoli colleghi. Dopochè prima nella discussione generale, e poi in quella concernente questo articolo, tanti discorsi eloquenti furono pronunciati contro il provvedimento che è ora in esame, tutto mi sconsiglierebbe dal parlare, poichè è pressochè impossibile aggiungere altri argomenti a quelli che già furono addotti.

Ma troppo viva è la forza delle mie convinzioni, perchè io possa dispensarmi dal dire come, e perchè, questa imposta sulla rendita, la quale io pure, per il modo con cui è stabilita, considero come una vera e propria riduzione della rendita, respingo nel modo più assoluto; la respingo in nome della legalità, in nome del credito pubblico, in nome della giustizia distributiva e, per ripetere una frase la quale, dopo che fu usata dalla nostra Commissione, fu ripetuta tante volte in quest'Aula, in nome della dignità nazionale; la respingo per coscienza di giurista, per orgoglio di cittadino italiano! (Bravo! *a sinistra*).

Fra i discorsi che furono pronunciati, certamente una grande impressione ha dovuto fare in questa Assemblea,

quello che udimmo testè dall'onorevole Bonghi, il quale giunse a dichiarare che la proposta ministeriale costituisce un furto! Ora l'opinione dell'onorevole Bonghi, essendo egli finora rimasto estraneo ai nostri dibattiti, sicchè in questa controversia viene quasi ad avere la parte di giudice del campo, non può non esercitare grande influenza, poichè in lui ora si aggiunge all'autorità individuale già grande quella che gli deriva dalla sua posizione di neutralità, che non gli toglie di pronunciarsi in modo così vivo contro questo provvedimento.

All'ora in cui è arrivata la discussione io tacerei volentieri, non amando di parlare per parlare, se credessi esclusa la probabilità che il provvedimento ministeriale venga approvato.

Ma siccome l'abbandono di certi provvedimenti, dei quali ha parlato l'onorevole Bonghi, mi lascia temere che pronube cure traggano anche in quest'occasione la maggioranza all'ara di Giunone, che dovrebbe credersi ad essa vietata, così io per l'eventualità che questo provvedimento possa essere accolto, desidero che la mia voce, la quale in mancanza d'altro è impressa di un grande affetto alle nostre tradizioni giuridiche, che la mia voce si unisca al coro delle proteste che si elevarono in quest'Aula in favore del diritto.

E la questione giuridica non è dubbia per me.

Quando negli Stati moderni, per alleggerire il peso del debito dello Stato, si è ricorso al sistema della conversione, la quale dà al portatore di rendita pubblica la scelta tra la riduzione dell'interesse ed il rimborso del capitale, sistema che, fondato sul diritto al rimborso, è una riduzione volontaria; quando, dicevo, si è ricorso al sistema della conversione, si contestò perfino la legalità di questo provvedimento; e sono note le vive obbiezioni giuridiche sollevate in proposito alla Camera dei Pari di Francia da un eminente giurista, il Mérilhou.

Ma non erano obbiezioni di valore; la facoltà nel debitore del rimborso, la redimibilità delle rendite perpetue, sono scritte nel diritto comune; e tutti gli Stati, senza lesione della

buona fede contrattuale, operarono ed operano con grande profitto, come mèta ambìta per le finanze, siffatte conversioni.

Così la Francia, anche nell'ultima e recentissima conversione, potè diminuire di 68 milioni il proprio bilancio passivo.

Ma, indipendentemente dalle conversioni, si è molto discusso eziandio se fosse in facoltà dello Stato di imporre sui titoli del debito pubblico.

È nota la celebre discussione che avvenne in Francia nell'Assemblea Costituente nel 1790, ed il poderoso discorso di Mirabeau contro la facoltà di questa imposizione.

L'onorevole ministro del tesoro ricordò l'altra discussione che ebbe luogo nella Gran Bretagna, quando Roberto Peel dovette ricorrere alla imposta sulla rendita a fine di colmare il vuoto formato nel bilancio dalla sua grande riforma.

E così del pari fu discussa la questione nel nostro Parlamento in occasione della legge sulla ricchezza mobile del 1864.

Io credo, ed ho votato in tal senso, io credo che allora siasi giustamente affermato e sancito il diritto dello Stato di imporre anche con questa tassa cittadini e stranieri.

Se non che, a rischio che l'imposta divenga una riduzione mascherata, è necessario che sia generale. Generalissima essa fu in Inghilterra con la *income tax*, e generale fu l'imposta che noi abbiamo stabilito nel 1864; sicchè possiamo dire che tale è il nostro diritto pubblico: *Hoc jure utimur*. E appunto perchè trattasi di una imposta generale, la legge sulla ricchezza mobile è in piena consonanza con la legge fondamentale sul Debito pubblico, la quale vieta sulla rendita, che essa costituisce, ogni imposta *speciale*; e perchè è in consonanza con questa legge, l'imposta *generale* non viola il contratto.

Un nostro insigne giurista, il Pescatore, nel suo libro: *La logica delle imposte*, appunto per questa *generalità* della imposta, dimostra la legittimità della disposizione, in forza della quale, come gli altri redditi dei capitali, sono colpiti anche quelli dei capitali impiegati in rendita pubblica, e reclama che ciò, per la logica stessa della imposta, debba aver luogo

mediante ritenuta; il che, quando egli scriveva il suo libro, non era ancora stato effettuato, nè dalla legge del 1864, nè dal Decreto legislativo del 1866, poichè si effettuò soltanto con la legge del 7 luglio 1868.

Invece la proposta del Ministero non colpisce con disposizione generale e nella stessa misura i redditi derivanti dai capitali: colpisce nella misura del 20 per cento specialmente la rendita pubblica. Ad essa aggiunse gli interessi dei debiti dei Comuni e delle Provincie, e da ultimo anche le Obbligazioni ferroviarie.

Ma per questa aggiunta l'imposta diviene forse generale?

La relazione della Commissione dei Quindici dice che in questo modo, con questo espediente, si potrà salvare la lettera, ma non lo spirito della legge. E l'altro ieri ancora un oratore mi pareva accedere a quest'opinione, invocando la teoria dei contratti, i quali devonsi applicare in buona fede e secondo equità. Ma, a mio avviso, con la proposta ministeriale, non solo è violato lo spirito, ma è violata eziandio la lettera della legge; poichè imposta speciale è quella che cade sopra una determinata specie di redditi: titoli del debito pubblico, interessi dei debiti dei Comuni e delle Provincie, Azioni ed Obbligazioni ferroviarie, crediti ipotecarii, crediti chirografarii, proventi dell'industria e del lavoro, e così via.

Ora, il porre due di queste imposte speciali, il porne tre, secondo la successiva proposta del ministro, non è certo un rendere generale l'imposta, sicchè il patto, la condizione sotto cui la rendita pubblica fu acquistata, non soltanto nella lettera ma anche nello spirito è indubbiamente violato.

E ancora più inane mi sembra la scappatoia, cui il ministro è ricorso, di far apparire che si colpiscono, anche con una diversa aliquota con eguale misura, i redditi dei capitali impiegati in titoli del debito pubblico e i redditi de' capitali impiegati in mutui od altrimenti, ricorrendo alla teoria della diversificazione, della differenzialità fra reddito e reddito, diversificazione molto razionalmente ammessa nella legge sulla ricchezza mobile del 1864 e nelle successive.

La legge del 1864 infatti riduce a sei ottavi il reddito derivante non dal capitale soltanto, ma dal capitale e dal lavoro, e a cinque ottavi il reddito derivante dal solo lavoro, e ciò per un principio di intuitiva e luminosa giustizia.

Imperocchè, per il motivo che più contribuenti hanno, ad esempio, ottomila lire di reddito, non si può equiparare, ma devesi distinguere, diversificare il capitalista – che trae questo reddito da un capitale di duecentomila lire, le quali costituiscono una ricchezza permanente, e le quali egli ha anche non lavorando, sicchè in aggiunta può trarre profitto dall'opera sua, le quali può cedere, alienare, trasmettere ai suoi eredi – dall'industriale, dal commerciante e più dall'impiegato, dall'artista, dallo scrittore, dall'avvocato, dall'ingegnere, dal medico, per i quali il reddito delle stesse ottomila lire è rappresentato da un capitale personale di attitudini, di cognizioni, di lavoro, reddito che può cessare da un dì all'altro per malattia, per diminuzione di clientela o per altro motivo indipendente dalla loro volontà; reddito che perirà con essi, e di cui nulla potranno trasmettere alla propria vedova, ai proprî figli.

Trattasi, nel primo caso, della ricchezza già acquisita, del risparmio già capitalizzato, del profitto realizzato; mentre nel secondo caso si tratta del guadagno precario, della ricchezza non ancora formata, ma tutt'al più in formazione; trattasi, in altri termini, non del raccolto dell'oggi, ma della semente per l'avvenire.

In questi casi, adunque, è evidente la ragione della diversificazione. Ma quanto agli interessi dei capitali, se una diversificazione fosse possibile, essa dovrebbe essere tutta a vantaggio di chi paga per ritenuta e non a vantaggio di chi paga per ruoli, perchè il contribuente per ruoli può, in tutto o in parte, dissimulare il reddito, sfuggire alla imposta.

D'altra parte, io sono cascato dalle nuvole, quando ho sentito il ministro del tesoro sostenere che gli impieghi in mutui verso privati hanno minore sicurezza che quelli verso lo Stato.

Per dire che, per esempio, un credito ipotecario abbia minore sicurezza, bisogna cancellare dai Codici tutto l'istituto del pegno, bisogna cancellare tutte le disposizioni sul diritto ipotecario, invertire la massima che *plus cautionis est in re, quam in persona*; il che fino da duemila anni or sono faceva dire ad un mutuante da un patrizio romano colle parole del poeta latino: tu, o Telesino, che a me non credi e a' miei magnanimi lombi, quando ti cerco i tuoi danari, tu ben credi invece a' miei alberi ed alle mie zolle:

Quod mihi non credis veteri, Thelesine, sodali
Credis colliculis, arboribusque meis.

E se non fosse questa insicurezza del credito personale, benchè dello Stato, anzi perchè dello Stato, soprattutto in certi momenti, non avremmo veduto i corsi della nostra rendita discendere perfino al 45 per cento.

Inoltre, di questa insicurezza, oramai la prova più evidente ce l'ha data egli stesso il ministro del tesoro; imperocchè, qual'è il debitore privato che potrebbe farsi a dire: per volontà mia propria mi riduco e vi riduco l'interesse del mio debito? (*Si ride*).

Del resto non abbiamo che da consultare i lavori preparatorii concernenti le leggi sulla ricchezza mobile, per iscorgere che fu soltanto in nome dell'eguaglianza fra gl'interessi dei capitali che fu stabilita tale imposta sulla rendita pubblica e più ancora la forma di ritenuta.

Nella generalità si trovò la sua giustificazione legale; in questa generalità è insieme riposta la guarentigia contro ogni esagerazione ingiusta e spogliatrice. Imperocchè la universalità, colla potenza irresistibile dell'interesse uniforme di tutti, garantisce i cittadini contro l'arbitrio assai più efficacemente che qualunque promessa formale.

Per tutte queste ragioni io credo che non si possa dubitare che la specialità dell'imposta sulla rendita pubblica costituisce una vera e propria riduzione, una offesa alla legge del contratto, offesa che allo Stato non è concesso commettere.

In ciò lo Stato è regolato dal diritto comune: il portatore di rendita è un mutuante; lo Stato, che è suo debitore, non ha facoltà di ridurre arbitrariamente l'interesse che fu stipulato all'origine del debito, più che in un contratto d'acquisto abbia facoltà di pagare soltanto una parte del prezzo.

I proprii debiti, ricchi o poveri, privati o Stato, è d'uopo pagarli. Lo Stato invero non ha da temere gli uscieri, ma per ciò appunto deve avere in sè stesso il freno morale di non venir meno al rispetto del diritto.

La riduzione degli interessi con l'offerta del capitale, vale a dire la conversione, la riduzione volontaria, si opera secondo diritto e secondo giustizia; la riduzione, senza l'alternativa di adempiere i propri obblighi, vale a dire la riduzione forzosa, si opera invece con violenza e contro il diritto.

La prima attesta l'alto credito dello Stato; la seconda ne proclama la insolvibilità, porta un nome che, sebbene pronunziato tante volte in questa discussione, io non posso e non voglio ripetere dinanzi all'Assemblea legislativa del mio paese.

Da questa Roma, la quale fu la grande patria del diritto, la quale ha bandito ai secoli il *jus suum cuique tribuere*, la quale ha insegnato che *nihil tam congruum est fidei humanae quam ea que inter se paciscentes placuerunt serbare;* da questa Roma non dobbiamo commettere la colpa di venir meno ai nostri impegni! Seguiamo queste massime solenni ed ispiriamoci in pari tempo all'esempio dei grandi popoli moderni.

La Francia, anche quando dovette provvedere al disavanzo di 730 milioni dopo l'anno *terribile*, non solo non ricorse a questo espediente, ma essa proprio in quella occasione ha confermato l'istituto dell'ammortamento.

L'Inghilterra, anche quando uscì dalle guerre napoleoniche con un debito di 21 miliardi, perchè essa pecuniariamente aveva sostenuto il carico principale di quelle grandi lotte, non si sognò mai di commettere un tale atto immorale; disse anzi per bocca dei suoi Cancellieri dello Scacchiere, che nei tempi di pace voleva provvedere all'estinzione graduale del debito.

E nella libera America, quando dopo la guerra di Secessione la finanza degli Stati Uniti minacciava di sommergersi nella voragine del disavanzo, non erano mancati uomini senza scrupoli che arditamente, in nome della sovranità della legge, della onnipotenza parlamentare, avevano proposto questa riduzione della rendita sotto il nome abbastanza lesto di *ripudio* dei debiti, ripudio del quale aveano dato esempio alcuni Stati del sud e dell'ovest, parecchie Contee e moltissimi Comuni.

Ma quando di ciò discutevasi, un giorno a Washington, sulle mura del Campidoglio, fu inalberata una bandiera su cui era scritto: « *Il solo debito che noi non potremo pagare è quello che abbiamo contratto verso i prodi soldati dell'Unione che ci hanno ricostituito la patria* ». (*Bene! Bravo! — Applausi*).

Nobile bandiera, onorata divisa, cui il Congresso federale tenne aperta e pienissima fede. Ed io mi auguro, per l'onore nostro, che ad essa tenga fede altresì il Parlamento italiano. (*Bene! Bravo!*)

Se per ciò a nessun patto, per una utilità qualsiasi, non crederei si possa venir meno al diritto, alla giustizia, alla fede contrattuale, io consento pure con quelli oratori, i quali sostennero che tale provvedimento anche dal lato utilitario sarebbe un cattivo affare, recherebbe al nostro credito una insanabile ferita.

È verissimo; e dobbiamo persuaderci che il credito per la potenza di uno Stato, come nell'aprile scorso disse il Cancelliere dello Scacchiere britannico alla Camera dei Comuni, vale più che i cannoni ed i soldati, più che l'esercito e la marina.

E ciò rispondeva ad un concetto che, ancora sul principio del secolo, era stato espresso dal più grande fra i ministri delle finanze che abbia avuto la Francia, il quale diceva: « È vero quello che voi dite, che occorrono i cannoni, che occorre l'artiglieria; ma, più che tutto, occorre un'altra formidabile artiglieria, la quale è il credito dello Stato ».

Su questo tema, dell'influenza, cioè, del vostro provvedimento sul credito, io non voglio ripetere ciò che dissero, molto

meglio di quel che io non saprei, parecchi precedenti oratori; dirò solo che quelle conversioni volontarie, le quali, avuto riguardo all'entità enorme del nostro debito pubblico, sono la suprema speranza di miglioramento del nostro bilancio, sarebbero con tale provvedimento indefinitamente allontanate, se non fuori di ogni speranza per sempre.

Non togliamoci dunque questa grande risorsa, a meno che a queste riduzioni violatrici del contratto vogliate di mano in mano procedere ogniqualvolta se ne manifesti il bisogno. Ed allora, violazione per violazione, meno male che portiate fin d'ora la riduzione al 30, al 40 per cento, chè in questo caso potrete almen dire di aver violato il diritto per alcunchè di efficace; mentre, all'incontro, secondo lo schema ministeriale, il credito nostro è compromesso, si vien meno alla pubblica fede, senza nemmeno raggiungere quello scopo, in cui si volle riporre la giustificazione della estrema misura.

Ma adesso poi specialmente che, escluso ogni carico dell'imposta fondiaria, nessun altro aggravio s'introduce fuori che questo, la violazione dei patti è molto aggravata secondo le stesse dichiarazioni ministeriali, le quali, come fu ricordato, vi dissero che « ove non si sottoponesse il paese alle più dure prove, ogni aggravio degl'interessi del debito pubblico sarebbe moralmente riprovevole e non degno di un popolo civile ».

Adesso, appunto perchè quasi non imponete che il sale, appare tanto più lesivo della buona fede contrattuale il non pagare i debiti per risparmiare i contribuenti, mentre i più ricchi, purchè abbiano le loro ricchezze impiegate nella proprietà territoriale, non si chiamano a contribuire in modo alcuno; e così create la persuasione che dei nostri disavanzi debbano fare le spese i nostri creditori, col sistema senza scrupoli di quel *ripudio* dei debiti, cui, come testè ho detto, inflisse così severa condanna il Congresso della Unione americana.

Queste considerazioni sono per me dirimenti, tantochè sarebbe superfluo il considerare la proposta della riduzione alla stregua di ogni altra imposta, come se fosse un'imposta propriamente detta.

Ma, ove anche non vi fossero queste considerazioni di diritto e di pubblico interesse, e considerata la questione soltanto dal punto di vista dell'imposta, a me pare evidente che il colpire la rendita pubblica di un aggravio del 20 per cento sarebbe veramente eccessivo.

Qual'è la ragione, per cui la stessa conversione volontaria della rendita in Francia per lungo tempo incontrò grandissime opposizioni, tanto che dopo la conversione del 1824 o 1825, compiuta dal ministro Villèle, le conversioni, sebbene più volte proposte e riproposte, furono più e più volte respinte e non approdarono mai sino al tempo del secondo Impero?

Non fu già per le ragioni giuridiche esposte dal Mérilhou, delle quali ho parlato, poichè esse in materia di conversione volontaria non ebbero adesione.

Queste conversioni furono respinte perchè si dissero un provvedimento durissimo in quanto che colpiva una classe numerosa e interessante di contribuenti, fra quelli che meritano i maggiori riguardi da parte del legislatore.

Ora, questo pensiero di sociale equità ha la stessa ragione di essere presso di noi.

Quando nella discussione generale udii da taluno degli agrari, combattere i decimi sulla fondiaria col recare le cifre che dimostrano lo sminuzzamento della nostra proprietà fondiaria, io mi dicevo che il Gran Libro del debito pubblico italiano è un po' come il suolo italiano, e cioè sommamente frazionato.

Il piccolo risparmio vi ricorre con fiducia come mezzo semplice e facile d'impiego.

E invero, se guardiamo l'ultima nostra relazione sul Debito pubblico, vediamo che sul Gran Libro ci sono 140,000 titoli del Debito pubblico da 5 lire, e ve ne sono più di 300,000 da 10 lire, ed è noto che questi titoli sono così ricercati che fanno aggio sul mercato. Vi hanno invero dei portatori che hanno più iscrizioni, come vi sono de' portatori che hanno altri redditi diversi dalla rendita pubblica. Ma non vi ha dubbio che molta di questa rendita appartiene a classi assai modeste e tutt'altro che agiate.

Ora, mentre le stesse proposte ministeriali dall'aumento dell'imposta fondiaria esoneravano que' quattro milioni di contribuenti, i quali hanno, non un reddito, ma un tributo di 10 lire; mentre dunque a queste piccole fortune, anche applicando l'aumento dell'imposta fondiaria, non voleasi dare l'aggravio di due decimi e nemmeno di un decimo, invece alle piccole fortune dipendenti dalla proprietà mobiliare impiegata in rendita si fa l'aumento di 5 a 6 decimi, si fa senza eccezione alcuna salire l'imposta di oltre la metà! Più stridente e iniqua disuguaglianza di questa non può immaginarsi di certo.

Dissi che i più modesti cittadini hanno impiegati in rendita i frutti delle loro esigue economie. Può notarsi in proposito che in rendita si fanno impiegare i piccoli risparmii delle Casse di risparmio postali, quando superano il limite de' depositi di lire duemila. E così dicasi dei danari dei minori, delle doti per i matrimoni degli ufficiali, e dicasi anche delle congrue dei parroci. Imperocchè io, mentre credo che lo Stato debba tenere ferma e inflessibile la mano sopra quel clero, il quale gettandosi nell'arena politica tradisce il suo ufficio, credo pure, e sempre anche come ministro dei culti ho sostenuto, che si debba avere a cuore il miglioramento delle sorti del clero operante, che dedichi tutto sè stesso agli augusti uffici del santuario. Ora voi invece venite a recare un aggravio di 5 a 6 decimi sull'imposta dovuta per quella parte degli assegni parrocchiali che è costituita da rendita pubblica, dacchè, a differenza di quanto parve a qualche oratore, la liquidazione delle congrue si fa al lordo, sicchè l'aumento peserà assai gravemente su questi sacerdoti, ai quali è scarsa la congrua per sostenere decorosamente la vita.

Ma vi ha ancora di più. Con questo aggravio di 5 a 6 decimi colpite perfino il patrimonio delle Opere pie, il patrimonio delle classi indigenti.

Le sole Opere pie propriamente dette hanno per 30 milioni di rendita pubblica nominativa; e i Corpi morali in genere, comprese le Casse di risparmio, i Monti e le Casse pensioni, le Società di mutuo soccorso, hanno una rendita no-

minativa di 121 milioni corrispondente a 2 miliardi e mezzo di capitale. Ora, voi, mentre risparmiate i più ricchi proprietari territoriali coll'abbandono dell'imposta dei due decimi, a questo patrimonio degli indigenti portate un aumento d'imposta in una misura di cinque o sei decimi, cioè di oltre la metà. E per tal modo si dovranno diminuire i letti negli ospedali, i sussidii a miserabili, tutti gli aiuti alle classi infelici.

Nè certo muta tale condizione di cose per le proposte recenti dell'onorevole ministro del tesoro: di abolire la tassa di manomorta pei redditi delle Opere pie soggetti al 20 per cento, perchè tale abolizione corrisponde ad una inezia di fronte all'aggravio di 5 a 6 decimi; e di non aumentare la tassa di successione, perchè anche questo abbuono non solo costituisce una quantità affatto trascurabile di fronte all'aggravio di cui vi ho parlato, ma inoltre non riguarda punto il patrimonio di 600 milioni già ora posseduto dalle Opere pie propriamente dette, e tanto meno riguarda il patrimonio degli altri due miliardi posseduto dagli altri enti morali.

E avvertasi che, come accennai, nelle predette somme di 30 milioni delle Opere pie propriamente dette, di 121 milioni dei Corpi morali complessivamente, non è tenuto conto se non della rendita pubblica nominativa, e non della rendita al portatore, poichè, come è ovvio, di questa non si conosce la quantità; ma certo è che, ad esempio, le Casse di risparmio ne possedono ingenti somme, come la Cassa di risparmio di Milano, che essa pure co' suoi utili provvede efficacemente a sollievo degli indigenti, sovvenendo i più meritevoli fra gli Istituti di beneficenza in Lombardia.

A proposito di quanto dissi, che, cioè, il piccolo risparmio va pur cercando la via dell'impiego in rendita, voglio notare che ciò dovrebbe essere incoraggiato, facendo sì che la rendita italiana acquisti una tale popolarità da determinare tutti i cittadini che possono realizzare qualche risparmio a diventare portatori di rendita, creando così una solidarietà d'interessi tra i cittadini e lo Stato, che sarebbe una crescente garanzia per le sorti della patria, per le nostre istituzioni; procurando,

in altri termini, che il Gran Libro del Debito pubblico diventi, per così dire, la grande Cassa di risparmio di tutti i cittadini, il che sarebbe per la fermezza del nostro credito un grandissimo vantaggio, sottraendo in gran parte la nostra rendita pubblica alle fluttuazioni della speculazione e dell'aggiotaggio.

Ora questo beneficio lo si rimuove del tutto con questa arbitraria riduzione di interessi, poichè tale spada di Damocle indurrà certo moltissimi a sfuggire al pericoloso impiego. Avrete partecipi a tali impieghi quelli obbligati per legge, come le Opere pie, le quali così potranno essere tosate di prima e di seconda mano, senza pietà e senza misericordia!

Aggiungerò infine che, di contradizione in contradizione, questa proposta di riduzione della rendita, credendo di rendere generale l'imposta con l'aggiungere una o più imposte speciali, sceglie quella che cade sugli interessi dei debiti delle Provincie e dei Comuni, la quale imposta, pei patti consueti che mettono la tassa di ricchezza mobile a carico del debitore, viene a colpire i Comuni non per i loro crediti, ma per i loro debiti, non solo, e produce l'altra strana conseguenza, che, mentre lo Stato riduce l'interesse dei debiti proprii, in pari tempo aumenta l'interesse dei debiti dei Comuni e delle Provincie. (*Bravo!*)

Per tutti questi motivi parmi indubitabile che l'esagerazione dell'aliquota, il colpire in così alta misura i più indigenti, le contradizioni in cui cadesi, renderebbero inaccettabile tale imposta, ove anche, ad escluderla, non vi fosse, come già ho dimostrato, la ragione essenziale e decisiva, che, cioè, l'Italia deve saper mostrare alle altre nazioni che essa sa adempiere i suoi obblighi, serbare incolumi il suo onore, la sua fede.

E poichè ho parlato di piccoli contribuenti, ho parlato delle classi indigenti, che da questa imposta sono segnatamente colpiti, intendo pure di addivenire ad alcune considerazioni d'ordine generale, e dichiarare senza ambagi che avrei desiderato che, mentre si doveva provvedere a gravissimi aumenti dei pubblici aggravi, si fosse coi nuovi provvedimenti fatto ricorso alla progressività della imposta.

Invece non lo si è fatto nemmeno nello aumento dell'imposta sulle successioni, sebbene in senso progressivo questa tassa fosse stata proposta da ambedue i precedenti Ministeri, e sebbene ne offra ora l'esempio la Francia, e offra tale esempio la stessa Inghilterra, dove, secondo le recenti proposte del Cancelliere dello Scacchiere, si è appunto inteso di graduare questa tassa con una progressione dall'1 all'8 per cento secondo lo ammontare della sostanza ereditata.

E progressiva pure avrei desiderato la tassa sull'entrata, che con crescente progressione colpisca qualunque reddito sopravanzato od ogni altra imposta quando raggiunga una determinata somma.

Si oppose che tale imposta non può fruttare in sulle prime; sicchè se prelude alla riforma del sistema tributario, che è desiderata ed affrettabile mèta, non è quella che possa toglierci alla tetra cura dell'oggi.

Ma non ha già applicato la imposta progressiva la Prussia con la legge del 24 giugno 1891 e con risultati di pronta efficacia?

Questa legge del 1891 tassa i redditi superiori a 900 marchi (1,127 lire italiane) con una mite progressione, che va da un *minimum* di poco più del mezzo per cento (62 centesimi), fino ad un *maximum* del quattro per cento.

Ora tale imposta, fino dal primo anno della sua applicazione, l'anno finanziario 1892-93, ha reso alla Prussia 152 milioni, imponendo all'incirca due milioni e mezzo di contribuenti, che rappresentano circa nove milioni di abitanti, restando quindi, per la esenzione dei redditi non superiori a 900 marchi, non gravati ventun milioni di abitanti.

I redditi tassati erano di sette miliardi, poichè gli altri cinque o sei miliardi dei redditi nazionali della Prussia costituiscono i predetti redditi non superiori ai 900 marchi, redditi che non sono soggetti a tale imposta.

E notisi che le più pingui fortune, quelle superiori a 7,500 lire, rappresentano in Prussia meno del 15 per cento, quelle superiori a lire 25,000 soltanto il 6 per cento all'incirca.

Ora, in Italia, assai più che in Prussia, mi pare debbasi ricorrere alla progressività dell'imposta, perchè fra noi, per le stesse angustie delle nostre popolazioni, è d'uopo far sì che le classi elevate, cui per superare l'erta è men grave la soma, s'impongano l'onere e l'onore de' maggiori sacrificî, tanto più che le classi elevate sono quelle che più possono e devono sentire l'inestimabile beneficio, l'ineffabile alterezza di essersi data una patria, a questo scopo prodigando strabocchevoli spese.

In principio di questa discussione vidi citate da un giornale con animo amico alcune parole che io aveva pronunciato in un discorso ai miei elettori, nelle quali io ricordavo come a somma gloria dei nostri maggiori sia stato detto: *Erat illis census privatus brevis, commune magnum.*

Ma ciò, se in Roma antica a tutti era invero applicabile, era applicabile specialmente alle classi elevate.

Non è senza infinita ammirazione che leggendo, anzichè le pagine pur così piene di patrio orgoglio di Livio, quelle di Aulo Gellio, di Catone, ed i poeti da Ennio a Giovenale, i quali ci fanno conoscere la vita intima delle classi dirigenti nei tempi migliori della Repubblica, da tali pagine si scorge come non fosse il solo proverbiale Cincinnato, ma tutte le classi elevate, consoli, senatori, patrizi, che si condannavano ad una vita laboriosa, aspra, dura, avara, se vuolsi, ma tutta devozione alla cosa pubblica. Ed a queste doti devesi principalmente il fondamento di quella grandezza, che rimase non eguagliata fra le nazioni.

Ma delle classi elevate voi, ed a torto, non avete lo stesso concetto.

Ora, sopratutto, coll'abbandono dei decimi sulla proprietà territoriale e della imposta sull'entrata, in questa via dei sacrifici, che dovrebbe essere il palio dei sacrifici, nulla chiedesi alle classi alte e ricche, ed invece con l'imposta sul sale e con quella sulle Opere pie, voi vi siete rivolti alle capanne ed avete dimenticato i castelli, i palagi per riparare alle pubbliche sventure. (Bravo! Bene! *a sinistra*).

Egli è per ciò che nulla di più antidemocratico può immaginarsi di questa serie di provvedimenti, che anche a tal titolo respingo.

Ma più ancora li respingo per l'altra ragione di cui ho prima parlato, perchè, cioè, con la proposta in discussione, si infliggerebbe a noi lo stigmate, che è proprio delle nazioni meno degne di rispetto nel mondo civile.

Accetti il Ministero l'emendamento della Commissione; quello dell'onorevole Brin, Casana ed altri nostri colleghi, quello dell'onorevole Lovito e dell'onorevole De Martino.

Mi sembrano questi ultimi invero assai gravi, per quanto ho già detto. E quando penso che in Francia le tre imposte che corrispondono alla nostra imposta di ricchezza mobile, le quali sono l'imposta personale e mobiliare, l'imposta sulle patenti, l'imposta sui valori mobiliari, portano in tutto 272 milioni, e ciò con l'immensa ricchezza dell'industria, del commercio, del lavoro intellettuale e manuale della Francia, superando, così, di poco il provento della nostra ricchezza mobile, che è di 235 milioni, mi sembra incontrastabile che coi predetti emendamenti si ascende ad aliquote molto onerose.

Per noi professionisti, ad esempio, sarebbe molto più gravosa la proposta dell'onorevole Brin o dell'onorevole Lovito, che quella del Ministero, poichè l'aumento della categoria *C*, quella che concerne i redditi derivanti dal lavoro nelle professioni, con la proposta dell'onorevole Brin sarebbe doppio di quello che riesca secondo la proposta dell'onorevole Sonnino.

E sia! Non sarò mai io che vorrò e saprò pronunziare una parola, la quale valga a scuotere in qualche modo quella severità del dovere, che conduce a pagare con patriottica rassegnazione.

Ma, come dissi, accettando questi emendamenti, almeno non avrete commesso un grande strappo al diritto.

L'altro ieri fu detto da un oratore, che gli uomini di finanza, gli uomini di Stato che furono al Governo in momenti anche più difficili di questo per il pubblico erario, quando

venne loro suggerito di ricorrere a questo mezzo, per quanto potesse tentarli un sì comodo e facile espediente, non si sognarono mai di accogliere nemmeno da lungi l'indecoroso, pregiudicevole e funesto progetto.

S'inspiri l'onorevole Sonnino a così imitabili esempi. Non ambisca la fama di Erostrato; ben altrimenti sacro che il tempio di Efeso, è il minacciato edificio della nostra finanza, che con sè reca le fortune della patria; ben altrimenti sacro che il tempio di Diana è quel retaggio, così alto, così luminoso, così superbo di gloria immarcescibile, immortale, onde componesi il diritto italiano. Ora, ove fosse accolto il presente provvedimento, secondo la mia profonda convinzione, il Governo, il Parlamento, venendo oggi a sancire la forzata riduzione della rendita, segnerebbero non soltanto il giorno più nefasto negli annali della nostra finanza, ma altresì un giorno ben triste nella storia del diritto italiano. (*Bravo! Benissimo! — Applausi — Moltissimi deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

Messo ai voti per appello nominale l'articolo proposto dal Governo fu approvato con 206 voti favorevoli, 138 contrari e 2 astenuti.

Tassa sul macinato

Tornata del 2 luglio 1879.

La Camera dei deputati aveva nella tornata del 7 luglio 1878 approvato l'abolizione della tassa del macinato sul granturco, la segala, l'avena e gli orzi a datare dal 1° luglio 1879 e la riduzione da questa data della tassa di macinazione del grano a lire 1.50, che sarebbe abolita totalmente col 1° gennaio 1883. Il Senato modificò nella tornata del 24 giugno 1879 il disegno di legge accettando soltanto l'abolizione, dal 1° luglio 1879, della tassa sui cereali inferiori. Ripresentato il disegno di legge alla Camera, la maggioranza della Commissione, relatore Pianciani, proponeva accettarsi il testo del Senato per non creare un conflitto costituzionale e adottarsi un disegno di legge separato che riproducesse le disposizioni dal Senato respinte.

Iniziata la discussione il 28 giugno 1879, lungo dibattito era sórto con molteplici ordini del giorno.

L'onorevole Cairoli ne aveva svolto una che intendeva a mantenere le disposizioni precedentemente votate. L'onorevole Villa, che aveva un ordine del giorno analogo, vista l'ora tarda, aveva rinunziato a svolgerlo.

L'onorevole Zanardelli, invece, svolse il suo, così concepito: « La Camera, nell'intendimento di mantenere le sue precedenti deliberazioni relative all'abolizione della tassa sul macinato e di conseguirne la più sicura attuazione, passa alla discussione degli articoli ».

Io bramerei seguire l'esempio dell'onorevole Villa, e dopo il discorso fatto dal mio amico, il deputato Cairoli, rinunziare alla parola.

Tuttavia, non fosse altro per dimostrare pienissima la mia solidarietà con l'onorevole mio amico Cairoli, io parlerò, ma parlerò non certo al di là di quel quarto d'ora, al quale, colla proposta fatta l'altro ieri, volevansi limitare i discorsi

degli oratori in questa discussione (1). Io quindi non farò che esporre rapidissimamente le ragioni del mio voto, il quale è conforme a quello dell'onorevole Cairoli, dell'onorevole Baccarini e degli altri amici miei.

Con questo mio voto offendo forse io le prerogative della Camera? Con questo mio voto sono in contraddizione colle proposte che facemmo e coi voti che abbiamo dato l'anno scorso? Io mi limiterò a rispondere in pochissimi minuti a queste due interrogazioni.

Contraddizione? La coerenza reputo il solo bene che mi abbia al mondo. Per la coerenza, voi lo sapete, mi sono esposto ai più angosciosi isolamenti. E non vorrei certamente venirvi meno ora; non vorrei ora, ridicolo Esaù, per un piatto non di lenti, ma di quella polenta di cui si è tanto in questi giorni parlato, vendere la mia primogenitura. (Bravo! *a sinistra*).

I diritti della Camera elettiva? Oh! se questi diritti fossero dal mio voto e da quello degli amici miei compromessi; se qui si trattasse veramente della causa della libertà e della democrazia, rivendicherei il mio posto per difenderla in prima linea, e difenderla con tenace ardore. Ma ciò credo non sia. E credo tanto più di essere nel vero, poichè mi affida il vedere che mi trovo in piena concordia di intendimenti colla maggior parte di coloro, coi quali combattemmo le ultime battaglie per la libertà. (*Benissimo!*)

Dirò dunque in primo luogo poche parole sull'argomento delle prerogative, sebbene, dopo i discorsi fatti in proposito, amerei diffondermi più che nol consentano l'ora e la mia promessa. Ma al postutto la questione è assai semplice.

D'accordo coll'onorevole mio amico Cairoli, anch'io accetto e sostengo la più ampia interpretazione dell'articolo 10 dello Statuto, la interpretazione più favorevole ai diritti della Camera dei deputati.

(1) Il 30 giugno era stata fatta proposta dall'onorevole Dell'Angelo ed altri 5 deputati di limitare i discorsi per lo svolgimento degli ordini del giorno a non più di 15 minuti; ma, dopo opposizione sorta da varie parti, la proposta era stata ritirata.

La accetto, sebbene non possa non soggiungere che, quando vedo il poderoso atleta della più grande lotta in questo secolo combattuta in Inghilterra dalla Camera dei Comuni contro la Camera dei Lordi essere di diverso avviso; quando vedo che in Francia, vigente l'articolo 15 della Costituzione del 1830, da cui è tolto il nostro articolo 10, la Camera dei Pari modificò la legge sulle dogane, la legge sugli zuccheri indigeni, la legge sulle prestazioni in natura, la legge sui centesimi addizionali, senza che nella Camera dei deputati reclamasse nè la Opposizione dinastica, nè l'Opposizione radicale, nelle quali sedevano uomini come Dupont de l'Eure, Lafitte, Garnier-Pagès, Ledru Rollin, io debbo chiedermi se in qualche cosa di più alto, che non siano queste interpretazioni dei testi, possa essere ricercata la tutela dei diritti della Camera popolare. (*Bene!*)

Ma io, come dissi, accetto la più ampia interpretazione delle facoltà della Camera dei deputati in materia tributaria, e consento che non saremo mai gelosi abbastanza quando si tratta delle nostre prerogative.

Coloro che invocarono la dottrina applicata nello svolgimento delle istituzioni britanniche, ricordano però che in Inghilterra, anche in materia non tributaria, la Camera dei Comuni in storici *bill* non tenne alcun conto di voti presi ad unanimità dalla Camera dei Lordi?

Ed eziandio in materia tributaria, la Camera dei Comuni inglese andò più in là della dottrina, secondo la quale si può respingere e non modificare, mentre con più semplice e perspicua dottrina ritenne che alla materia dei tributi, sia quanto al modificare, sia quanto al respingere, debba essere estranea l'azione della Camera dei Lordi.

Ne è prova la lotta del 1860 e 1861, della quale tanto si è parlato in questa discussione, poichè i *bill* relativi alle imposte sulla proprietà, sul bollo, sulla carta erano tre *bill* separati, ed il *bill* sulla carta, intorno al quale si accese la lotta, era stato respinto.

Ma la resistenza della Camera dei Comuni inglese fu sempre proporzionata alle circostanze.

Così nel caso del quale ho parlato, che cosa fece la Camera dei Comuni? La Camera dei Comuni affermò recisamente il proprio diritto, disse che vedeva con occhio geloso l'ingerenza dei Lordi in materia di tasse, facendo intendere che i Comuni avevano i mezzi di resistere alle pretese della Camera dei Lordi, e chiaramente indicando che essi potrebbero tutelare i loro privilegi riunendo tutte le combinazioni finanziarie dell' anno in un solo *bill*, che i Lordi dovrebbero accettare o respingere nel suo complesso. E così difatti avvenne. L'anno seguente la Camera dei Lordi dovette piegare, perchè la Camera dei Comuni difese la sua autorità, comprendendo la soppressione della tassa sulla carta in una misura finanziaria generale, che i Lordi furono costretti ad accettare.

Ora, è questo ciò che i miei amici già dichiararono di voler fare anche in questo caso. In quella parte del disegno di legge, in cui il Senato acconsentì alle nostre proposte, noi non possiamo disdirci, riducendoci a far nulla di nulla. L'altra parte gliela rimandiamo, dicendo, come la Camera dei Comuni inglese, che vediamo con occhio geloso la sua ingerenza, che abbiamo i mezzi di mantenere incolumi i nostri diritti, e di questi mezzi intendiamo assolutamente valerci contro qualunque illegittima resistenza nella occasione che ci offre il bilancio di prima previsione per il 1880.

Si è parlato di dignità! Oh! la nostra dignità è fuori di questione. La dignità la si sente ben più che non si possa discutere, che non si possa insegnare coi grossi volumi letti alla Camera. (*Benissimo!*) Questa dignità noi crediamo che principalmente consista nella coscienza della nostra forza, poichè sappiamo di avere i mezzi di far valere le nostre determinazioni. Anche all'infuori di ogni e qualsiasi testo di legge, noi sappiamo che in caso di conflitto fra le due Camere, l'ultima parola deve appartenere a quella Camera che rappresenta direttamente il paese. (*Bene!*) Per contenere ciascun potere nelle proprie attribuzioni, più che confini passivi, immobili, occorrono forze attive e viventi; queste forze attive e viventi consistono nel senno stesso del Senato, nella sua ragione,

nella sua prudenza, od altrimenti devono ritrovarsi in un ministro autorevole che parli alla Camera Alta il linguaggio tenuto da Wellington in occasione di quella legge sui cereali, che fu testè citata dall'onorevole Cairoli.

Allorchè infatti i Lordi si mostravano renitenti all'approvazione della legge suaccennata, Wellington, e lo cito tanto più volentieri trattandosi di un grande conservatore, disse molto nettamente alla Camera dei Lordi: Signori! Vi prego di considerare che si tratta di un disegno di legge che fu raccomandato nel discorso della Corona, che fu votato nell'altra Camera con una notevole maggioranza, per cui, se la Camera dei Lordi lo respingesse, essa sarebbe sola. Ora, soggiungeva Wellington, io mi credo in obbligo di ricordarvi che voi non vi dovete mai porre in tale posizione; poichè per quanta sia la considerazione di cui godete in paese, per quanta fede abbiate ne' vostri principii, dovete conoscere che senza la Corona o la Camera dei Comuni voi non potete nulla.

In ogni evento poi tutti conoscono le forze attive, i mezzi costituzionali diretti a rimettere la Camera vitalizia in armonia colla Camera elettiva e coll'opinione del paese; mezzi, cui ricorse in Inghilterra Grey per la famosa riforma elettorale; cui ricorse in Francia nel 1819 il ministro Décazes per impedire che la proposta del marchese di Barthélemy restringesse la legge elettorale del 1817, e mediante i quali la stessa Paria ereditaria nel 1831 fu condotta a decretare la propria morte.

Queste prerogative, questi diritti della Camera dei deputati, potrebbero mai essere tutelati invece nel modo che ci venne proposto dalla così detta minoranza della Commissione (1) e che fu accettato dal Ministero, e cioè, piegando alle esigenze del Senato? In quel modo sì veramente si cederebbe alle temute esigenze, si entrerebbe nelle viste del Senato, si farebbe un compromesso, modificando i termini, implicitamente accettando

(1) La minoranza della Commissione proponeva che l'esenzione della tassa pei cereali inferiori cominciasse dal 1° settembre 1879: dal 1° gennaio 1880 la tariffa della tassa sul grano fosse ridotta a lire 1.50 e l'abolizione totale avesse principio dal 1° gennaio 1884.

quelle condizioni che il Senato impose, seguendolo nei suoi calcoli, per provvedere a quei tali milioni, ottenuti i quali, esso ci disse che potrebbe consentire alla ulteriore abolizione.

Ciò vi hanno prima di me dimostrato anche parecchi altri oratori; e perciò io conchiudo che, se la lesione della nostra dignità, se l'abdicazione non si trova nel progetto del Ministero, non so dove mai si possa trovare. Male quindi il Ministero si atteggia a difensore delle nostre prerogative, motivo per cui tanto meno si poteva, a proposito del metodo da noi adottato, parlare di abdicazione, lesione, sottomissione, umiliazione, dignità, libertà, con tutte le altre parole aventi le desinenze in *one* e gli accenti sull'*a*, parole delle quali si fu tanto prodighi ne' giorni scorsi. (*Bene! — Applausi a sinistra*).

Aveva promesso di non parlare che per un quarto d'ora.

Voci. Parli! parli!

Zanardelli. Dopo aver dimostrato che il Ministero piuttosto che noi verrebbe a vulnerare le nostre prerogative, dovrei pur dimostrare non esservi contraddizione fra le proposte ed il voto dell'anno scorso, ed il voto che ora intendiamo di dare. Ma di ciò vi hanno molto bene parlato gli onorevoli Cairoli, Nicotera e parecchi altri oratori, i quali vi hanno appunto comprovato che assolutamente non v'è contraddizione. Occorre infatti un bello sforzo di ingegno per trovare questa contraddizione.

La contraddizione vi sarebbe se noi alla abolizione del secondo palmento volessimo arrestarci. Ma noi che volemmo l'abolizione totale, la vogliamo ora, come allora, la vogliamo nella sua integrità; lo dichiariamo al Senato, gli rimandiamo in tal senso il disegno di legge, e dichiariamo che, ove esso non lo approvi, noi provvederemo colla legge del bilancio pel primo gennaio 1880.

Bonghi. Il Senato rigetta il bilancio.

Zanardelli. Non intesi l'interruzione.

Ad ogni modo, per giungere alla abolizione totale che sempre del pari risolutamente vogliamo, quale è il mezzo migliore? Il mezzo migliore per raggiungere questo scopo, per non di-

sertare questa bandiera, è quello di creare una condizione di cose incompatibile col mantenimento delle altre parti della tassa.

Invece col rinvio del progetto di legge al Senato senza far nulla, senza mettere fuori di questione quella parte in cui siamo d'accordo, noi tutta l'abolizione getteremmo agli incerti destini di qualunque futura eventualità.

Ciascuno infatti capisce come nelle condizioni parlamentori in cui ci troviamo, se non per questa per altre questioni, sono non solo possibili ma probabili e crisi ministeriali e crisi parlamentari; e noi non sappiamo se da queste crisi parlamentari, da questi crisi ministeriali non possano uscire programmi tutt'altro che favorevoli all'abolizione del macinato. Ed anche senza di queste crisi, chi può dire che cosa avverrebbe anche col Ministero attuale? Io, per essere mite col Ministero, mi limiterò a dire che non possiamo in esso aver fiducia; ed anche in questo particolare non possiamo aver fiducia che esso sia per mostrarsi presso il Senato più sollecito di quello che sia stato per l'addietro per procurarci l'abolizione totale.

Un'ultima parola. Io non ho mai votato collo sguardo rivolto ai miei elettori, sì da prendere da altri indirizzo anzichè dai miei intimi convincimenti. D'altra parte io so che i miei elettori hanno tanto patriottismo da fare di buon grado ben altri sacrificii che questo, ov'esso servisse allo scopo che ci proponiamo.

Perciò gli appelli al patriottismo delle nostre popolazioni noi li accetteremmo ben lieti, se facendo il danno di quelle popolazioni noi potessimo recare ad altri vantaggio.

Ma, poichè danneggiando coloro che fin d'ora sarebbero beneficati, noi non faremmo agli altri alcun vantaggio, e da altra parte ci è impossibile in questo momento anche a questi ultimi recare un sollievo, applichiamo per ora al caso il precetto della antica equità: *Quod tibi non nocet et alteri prodest, fieri debet.*

Insomma facciamo che questi giorni tanto attesi non producano funesti disinganni anche a chi ha a suo favore una di-

sposizione di legge, che ottenne il consenso di tutti i rami del Parlamento e in cui tutti sono d'accordo. Saremmo tanto più colpevoli recando tali disinganni, dacchè, dando invece sollievo a quelle popolazioni, avremo in pari tempo reale caparra che anche coloro cui volevamo e vorremmo, ma non possiamo in questo istante, estendere il beneficio, l'avranno col prossimo anno, e lo avranno non solo per effetto della nostra volontà immutata ed immutabile, ma, come ho detto, l'avranno per la natura stessa delle cose, che affida ancor più della più decisa e costante volontà dei Governi e delle Assemblee. (*Benissimo! Bravo! — Applausi a sinistra*).

Con appello nominale (251 sì, 159 no, 6 astenuti) la Camera adottò l'ordine del giorno puro e semplice Baccarini che era stato respinto dal Governo, il quale dichiarò subito che avrebbe dato le dimissioni.

Succeduto il Ministero Cairoli, fu il 18 luglio 1879 approvata l'abolizione col 1° luglio 1879 della tassa sui cereali inferiori, e con disegno di legge staccato fu approvata la riduzione a lire 1.50 della tassa sul grano dal 1° luglio 1880 e l'abolizione totale dal 1° gennaio 1884.

Provvedimenti finanziari

Tornata del 2 giugno 1894.

Dal 21 maggio erano in discussione i Provvedimenti finanziari proposti dal Ministero Crispi. Nella tornata del 2 giugno, il Presidente del Consiglio Crispi, nel dissenso sul modo di provvedere al disavanzo, proponeva la nomina di una Commissione di 18 deputati coll'incarico di presentare entro il 30 giugno le proposte necessarie per la riforma dei pubblici servizi allo scopo di semplificarne l'ordinamento e introdurre nel bilancio dello Stato le economie, e chiedeva si sospendesse la discussione dei provvedimenti finanziari.

Il Presidente e l'onorevole Di Rudinì proponevano si fissasse il giorno per la discussione della mozione del Presidente del Consiglio.

L'onorevole Zanardelli aggiungeva:

Ho poco da aggiungere a quanto è stato detto.

Sono due, secondo me, le questioni: una si riferisce alla mozione presentata dal Ministero, mozione la quale non ho nessuna difficoltà che si discuta oggi od in un altro giorno; l'altra è relativa alla sospensione della presente discussione. Ora a me sembra che questa possa continuare indipendentemente dalla mozione, che non la pregiudica.

Quindi io, per questa parte, anche nella forma, sono d'accordo con l'onorevole Di Rudinì, che, cioè, si determini pure un giorno, sia pure prossimo, per la discussione della mozione presentata dal Ministero, ma che, intanto, si continui la discussione dei provvedimenti finanziari. (*Commenti e conversazioni animate specialmente nell'emiciclo*).

Si deliberò di discutere il prossimo lunedì la mozione del Governo: ma sorse il dubbio se questa dichiarazione implicasse intanto la sospensione della discussione in corso. L'onorevole Zanardelli dichiarava:

Prego l'onorevole Presidente di riflettere che due sono le cagioni per cui crediamo debba continuare la discussione: l'una è formale e l'altra è logica.

Quella formale consiste in ciò che la Camera ha già deliberato poco fa di andare innanzi nella discussione...

Presidente. Non ha deliberato! (*Sì! sì! No! no! — Rumori vivissimi*).

È inutile che dicano sì, la Camera non ha deliberato. Se occorre, delibererà. Continui, onorevole Zanardelli.

Zanardelli. Dal lato logico è vero ciò che ha detto l'onorevole Presidente, che cioè la mozione che si dovrà discutere lunedì implica la sospensione; ma finchè quella mozione non viene in discussione, nulla è deliberato, la sospensiva dipende da eventualità future: sicchè è logico che si vada innanzi nella presente discussione.

Consentendo il Presidente del Consiglio di continuare lo svolgimento degli ordini del giorno, così l'onorevole Zanardelli dichiarava:

Poichè il mio ordine del giorno avrebbe richiesto un ampio svolgimento, e ciò ritarderebbe la deliberazione della Camera, la quale del resto le idee espresse nel mio ordine del giorno ha udite svolgere da molti oratori, sicchè è abbastanza illuminata, io rinunzio a svolgerlo.

L'onorevole Crispi, indicando la difficoltà delle economie, aveva esclamato: « Che cosa risponderebbe l'onorevole Zanardelli se io dicessi: rinunziate alla Corte d'Appello e alla Prefettura di Brescia? » Zanardelli rispondeva :

L'onorevole Crispi ha detto parole delle quali farà la Camera il giudizio che esse meritano.

L'onorevole Crispi ha creduto nominar me, che non aveva espressa alcuna opinione in questa discussione, avendo rinunciato allo svolgimento del mio ordine del giorno; ha creduto nominar me per rivolgermi un insulto.

Crispi, *presidente del Consiglio*. No! no!

Zanardelli. L'onorevole Crispi ha detto: domandate all'onorevole Zanardelli se egli sia disposto a rinunciare alla Prefettura od alla Corte d'appello di Brescia; ora, lascio giudicare a tutti se ciò non contenga un insulto ed una insinuazione.

L'onorevole Crispi dovrebbe pensare che, quando si è al banco del Governo, secondo che io ho sempre appreso e pensato, si ha il dovere di usare maggiore convenienza e moderazione di linguaggio; l'onorevole Crispi invece ha assunto per divisa il detto di quell'antico, secondo cui la violenza è l'eloquenza. (*Bravo!*)

Ora vi domando se egli aveva il diritto di lanciare simili insinuazioni (perchè affermazioni non possono essere), insinuazioni così fallaci, tanto fallaci che io quando ero ministro di grazia e giustizia stavo preparando un disegno di legge, col quale dal giudice unico deferendo i giudizii d'appello ai tribunali, avrei quindi compreso nella soppressione anche la Corte di appello di Brescia. (*Bravo! Bene! — Applausi*).

Ecco come io gli rispondo; gli rispondo che io mi sento superiore alle sue insinuazioni. (*Bravo! — Prolungati applausi*).

Tornata del 4 giugno 1894.

Dichiarazione dell'onorevole Zanardelli, discutendosi la mozione del Presidente del Consiglio:

Non occuperò la Camera che pochissimi minuti, tanto è semplice ed evidente la questione, imperioso il tempo che incalza.

Quando l'altro giorno mi venne annunziato, poco prima che incominciasse la seduta, che doveva scoppiare la bomba lanciata dall'onorevole Crispi, io ho risposto: *Credo quia absurdum.* E invero tale proposta, non solo per le ragioni generali che vennero esposte, ma per ragioni di pratica applicabilità mi sembra assolutamente assurda.

Io mi fermerò a questo lato pratico della questione.

Quando venga nominata, come si propone dal Governo, una Commissione di diciotto deputati allo scopo che proponga determinate economie in tutti i rami della pubblica amministrazione, stabilisca la somma delle economie medesime e presenti dei disegni di legge entro i venti giorni, io vi domando se una Commissione, la quale deve descriver fondo a tutte le amministrazioni dello Stato, possa entro venti giorni compiere tutto questo lavoro, mentre in sì breve termine non potrebbe compierlo seriamente neppure il Ministero, coi dati, cogli elementi, colle cooperazioni d'ogni specie che sono a sua disposizione.

Ma a tale proposito non posso a meno di confermare ciò che è stato dichiarato dai precedenti oratori, cioè che tale proposta viene a scambiare completamente le funzioni del Go-

verno e del Parlamento; che essa consiste in una vera confusione di poteri, la quale, come si è manifestata prima per eccesso con i decreti reali che stabilivano imposte, manifestasi ora per difetto, cioè facendo abbandono delle proprie iniziative, de' proprî uffici, dei proprî doveri.

Ora, per dimostrarvi l'assurdo della proposta, io vi parlerò della amministrazione che conosco meglio delle altre, l'amministrazione del Ministero di grazia e giustizia.

Se in questo Ministero si possono fare delle economie, queste non sono possibili che con una vera e grande trasformazione dell'ordinamento giudiziario.

Credere che si possano fare delle notevoli economie cotogliere qualche tribunale, o qualche Corte di appello, è un mostrare di non aver mai fatti i conti, di non aver mai pensato al problema con qualche ponderazione.

A me pare che solo per via del giudice unico, del deferire gli appelli ai tribunali, avvicinando la giustizia ai contribuenti, si possa raggiungere lo scopo.

Ma vi è chi creda mai che tale grande trasformazione possa essere improvvisata in venti giorni e sopratutto da una Commissione? Io stesso, che pure ho in mente le linee generali, se dovessi, libero e da solo, tradurla in apposito disegno di legge, vi assicuro che, anche mi trovassi al Governo, in venti giorni non mi sentirei certamente in grado di formularlo.

Ma, d'altra parte, tutto ciò, se è possibile, non può muovere che da un pensiero unico. In una Commissione, invece, vi saranno i sostenitori del giudice unico e quelli del giudice collegiale, i fautori degli appelli penali e gli avversari ad essi, i propugnatori della unificazione delle Cassazioni e gli avversari della medesima, e quale sarà la risultante di tutti questi dispareri?

Così dicasi di tutte le altre amministrazioni.

Quanto, per esempio, alla questione delle economie militari, entreranno nella Commissione i favorevoli ed i contrari delle economie. Se la Commissione è composta di avversari, come volete che ne proponga?

Ho sentito parlare dei precedenti di questa proposta, e della anormalità della situazione che tale proposta giustifica.

Quanto al precedente derivato dalla Commissione dei Quindici sul progetto Scialoja, tanto l'onorevole Carmine, mi pare, quanto l'onorevole Cavallotti, hanno dimostrato che tale precedente non è punto applicabile. La Commissione dei Quindici allora non turbava l'andamento normale della vita parlamentare; era la nomina di una Commissione per esaminare uno speciale disegno di legge.

Ma, a tale proposito, come raffronto, e raffronto concernente una situazione che quanto ad anormalità è senza uguale, lasciatemi ricordare un memorabile esempio. In Francia, dopo la guerra del 1870, aveasi da colmare con imposte ed economie un disavanzo, del quale la storia di nessun paese conosce l'uguale, un disavanzo di 730 milioni.

Or bene, il potere esecutivo, che era circondato del prestigio, della fiducia unanime dall'Assemblea accordata all'uomo che era chiamato il liberatore del territorio, ha forse fatto ricorso, per l'eccezionale gravità ed urgenza della situazione, a decreti del potere esecutivo, a sconfinati pieni poteri, a Commissioni che scaricassero le sue responsabilità?

No; esso è andato innanzi alla Camera a proporre economie ed imposte: le discusse ampiamente e, facendo appello al patriottismo dell'Assemblea, ne ottenne l'approvazione.

Io, dunque, concludo, che è soltanto per la via maestra delle rette istituzioni costituzionali, del meccanismo normale dei poteri in un Governo libero, non col puerile studio di scaricarsi, come Ponzio Pilato, le responsabilità, che si potrà raggiungere quell'equilibrio del bilancio, che la Camera, per le supreme necessità della patria, con devozione patriottica, per questa via retta e normale è risoluta a conseguire. (*Approvazioni*).

La mozione fu approvata per appello nominale (225 sì, 214 no, 6 astenutisi).

SENATO DEL REGNO

Tornata del 19 gennaio 1902.

Nella discussione generale del disegno di legge per lo sgravio dei consumi ed altri provvedimenti finanziari, l'onorevole Presidente del Consiglio Zanardelli, che nella Camera non aveva preso parte alla discussione, interviene invece alla discussione del Senato dopo lo svolgimento dell'ordine del giorno dell'onorevole Massarani, così concepito: « Mentre passa all'esame e alla discussione degli articoli 1 e 2, sospende l'articolo 3, fino a quando sia presentato dal Governo un completo disegno di riforme tributarie ».

L'articolo 1° riguardava la cessazione del dazio sui farinacei; il 2° contemplava le modificazioni nell'applicazione della tassa sulle polveri piriche; il 3° concerneva modificazioni alla tassa sugli affari.

Io non parlo sulla questione del regolamento; nessun migliore interprete di esso che l'onorando Presidente del Senato.

Siccome però l'onorevole Massarani ha fatto appello a me, dicendo che, essendo io assai sollecito delle libertà parlamentari, doveva credere avessi la sua stessa opinione circa alla proposta che ha fatto, perchè egli sostiene un procedimento il quale tutela la libertà di voto, così non posso a meno di rispondergli una parola.

E mi è facile rispondergli, presso a poco quello che era nei concetti dell'onorevole Vitelleschi, che, cioè, lo stesso scopo si ottiene discutendo e separatamente votando l'articolo terzo.

Dunque la libertà del voto è piena, per la speciale e separata votazione degli articoli a' termini dello Statuto; quelli

che pensano come l'onorevole Massarani voteranno contro l'articolo.

Ciò detto, poichè l'appello che mi fece l'onorevole Massarani mi trasse a dover parlare, lasciate che aggiunga pochissime altre parole, le quali saranno espresse in modo telegrafico, perchè bramerei che possibilmente la discussione di questo disegno di legge finisse questa sera.

Io non intendeva e non intendo di entrare menomamente nella discussione intrinseca del disegno di legge medesimo. Sento nondimeno il dovere di ringraziare vivamente tutti gli oratori che parlarono in favore di una legge, siccome questa, alla quale il Ministero annette somma importanza, come adempimento di antiche e non mai mantenute promesse.

Rivolgo pertanto vivissimi ringraziamenti specialmente all'onorevole Finali, il quale parmi che ieri, nell'argomento della imposta sulle successioni, abbia risposto in modo veramente inconfutabile a tutte le obbiezioni. E ringrazio in pari tempo l'onorevole relatore della Commissione, il mio carissimo amico Vacchelli, il quale oggi parlò con una competenza che non potè essere superata se non dall'accento di profonda, di fervida convinzione che vibrava nelle sue parole.

Mentre io ringrazio questi oratori, permettetemi che su questo punto dell'imposta progressiva delle successioni io aggiunga alcune rapide, brevissime osservazioni.

In primo luogo, nell'ascoltare dall'onorevole Finali la dotta rassegna di tutte le opinioni che erano state espresse su questo argomento, vi confesso che io provai, come legista, un vivissimo compiacimento nell'udire che quanti giureconsulti si occuparono di tale questione, furono tutti favorevoli all'imposta progressiva, cominciando dal grande Montesquieu e dal Bentham fino a Pellegrino Rossi, e ad un altro uomo insigne che tutti ricordiamo come lustro e decoro del Senato, e nel medesimo tempo onore e lume della scienza e della magistratura italiana, Matteo Pescatore.

Ricordo poi, ad irrefragabile dimostrazione della giustizia dell'imposta progressiva sulle successioni, le discus-

sioni recenti che vi furono nei Parlamenti dei due più illustri Stati che sono retti da istituzioni rappresentative, il Parlamento francese ed il britannico. Quanto alla Francia, mi piace rammentare la esposizione finanziaria sull'esercizio del 1897, nella quale questa tassa progressiva sulle successioni venne propugnata nel modo più completo e stringente dal ministro delle finanze del Ministero Bourgeois, il Doumer, che era professore di matematica come l'onorevole senatore Colombo, ma la pensava inversamente da lui quanto all'imposta di successione. (*Ilarità*). In quello scritto è luminosamente dimostrata la necessità che coll'imposta siano colpiti *progressivamente* i redditi, per colpire *proporzionalmente* le facoltà contributive.

E da ultimo il ministro delle finanze odierne, Cailleaux, nella discussione seguìta un anno fa, espose con viva chiarezza gli argomenti pei quali l'imposta progressiva sulle successioni, riuscendo un correttivo alle molte tasse progressive a rovescio e cioè a danno dei poveri, doveva essere stabilita come un mezzo per ristabilire la eguaglianza e la giustizia nella imposta.

Ciò premesso, io mi permetto soltanto di aggiungere come il rispetto ch' io professo verso il Senato, la stima che io faccio delle sue deliberazioni, il valore che io annetto al voto che il Senato medesimo è prossimo a dare, tutto ciò mi spinge a rivolgergli la viva preghiera di approvare questa legge con una votazione numerosa, concorde, compatta.

Io mi permetto tanto più questa fervida preghiera per le gentili espressioni piene di fiduciosa benevolenza, che mi furono rivolte da alcuni degli stessi oppositori, come l'onorevole Negri e l'onorevole Serena, i quali ringrazio con tutte le forze dell'animo mio. E soltanto aggiungo una parola per assicurare l'onorevole Negri che la politica da me seguìta non è effetto, come mi parve che egli supponesse, di impulsi altrui, ma non è dovuta che ad antichi ed immutabili miei convincimenti, ed anzi, se una forza, per quanto esigua, io posso sperare di avere come uomo politico, non so attri-

buirla che a questa costanza nelle opinioni. (*Vivissime approvazioni*).

L'onorevole Massarani ha proposto un ordine del giorno di rinvio, e pare che l'onorevole Vitelleschi si disponga, alla sua volta, a voler parlare e votare contro l'articolo 3...

VITELLESCHI. Ma non ho detto niente...

ZANARDELLI. Ad ogni modo le proposte contro l'articolo terzo mi richiamano a quella questione costituzionale, che è stata sollevata prima, parmi, dall'onorevole senatore Boccardo, poi dall' onorevole Finali, e fu oggi discussa con piena conoscenza di causa dall' onorevole senatore Pierantoni. Tale questione, che consiste nel vedere se il Senato abbia competenza, come di respingere, così anche di modificare la legge, tale questione venne in discussione alla Camera dei deputati nel luglio del 1879; ed io allora ho parlato, e mi pronunciai per le più ampie, le più estese competenze del Senato anche in questa materia, sostenendo che, come esso aveva facoltà di respingere, così pure avesse la competenza per modificare le leggi finanziarie. Espressi questa opinione sebbene allora uomini di Stato eminenti, come il Mancini ed il Depretis, fossero del parere contrario ed invocassero anche l'autorità del conte di Cavour, il quale in altra analoga discussione del 1851 aveva detto che, ove si trattasse di variazioni sostanziali e gravi che poteano quasi costituire un nuovo e diverso progetto, non potevano essere presentate alla Camera per effetto delle deliberazioni del Senato.

Ed io mantengo anche oggidì l'opinione che espressi nel 1879. Ma in pari tempo, anzichè in una questione di stretto diritto, io ho fede nel senno del Senato, nella sua ragione, nella sua saggezza, nella sua prudenza, le quali devono avere per costante obbiettivo quello di mantenere l'armonia dei poteri costituzionali. Ricordo che, discutendosi appunto un'altra legge sui cereali nel Parlamento inglese, nel 1846, e sembrando la Camera Alta renitente ad approvarla (il che per fortuna non mi pare il caso del nostro Senato), il capo del partito conservatore, lord Wellington, con solenni memorabili

parole fece appello alla Camera Alta, perchè non volesse turbare questa salutare e necessaria armonia.

Ed è perciò che io pienamente confido che il Senato, approvando con votazione compatta, concorde, un disegno di legge che alla Camera elettiva ottenne una maggioranza veramente rara per una legge di imposta, per tal modo renderà più alta la sua autorità morale nelle popolazioni, farà opera di illuminata armonia fra i grandi poteri dello Stato, opera di civile concordia, opera di nazionale solidarietà. (*Vivissime e generali approvazioni*).

L'onorevole Massarani ritirò il suo ordine del giorno.

Esercito e marina.

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 31 maggio 1871.

Coll'articolo 1 del disegno di legge sui provvedimenti finanziari si autorizzava una spesa straordinaria di 6 milioni sul bilancio della guerra 1871, di cui 3 per la fabbrica di armi portatili di piccolo calibro a retrocarica e 3 per lavori occorrenti alla difesa dello Stato e fabbricazione di artiglieria di grosso calibro. L'onorevole Corte avrebbe preferito si spendesse una grossa somma tutta in una volta per cambiare le armi ottenendosi così anche il vantaggio di avere un'industria in Italia per la fabbricazione delle armi. Dopo il discorso di Maldini, l'onorevole Zanardelli così parlava:

Io non entrerò in ardue e forse estranee questioni di organizzazioni d'esercito o di marina, e, senza offrire occasione di fatti personali all'onorevole mio amico Corte, prendo però ragione di parlare da quello che ieri egli ebbe a dire.

Ho chiesto infatti la parola quando l'onorevole Corte ha sollevato la questione, se sia più conveniente di affidare la fabbricazione dei fucili, di cui è cenno nell'articolo in discussione, all'industria privata od all'industria governativa.

Io non entrerò in codesta questione sebbene non possa dissimulare di avere sentito da parecchi piccoli fabbricanti d'armi, i quali alternatamente fabbricarono e per l'industria governativa e per l'industria privata, che essi si lodavano molto più dell'industria privata, siccome quella che, forse perchè non inceppata da pastoie burocratiche, occasionava agli operai assai minore perdita di tempo ed abbondava in agevo-

lezze, le quali ad uguale lavoro concedevano loro un maggiore guadagno. Ma pure io credo che, se si può essere per avventura divisi sulla questione messa innanzi dall'onorevole Corte, se, cioè, sia più opportuna allo stato attuale delle cose l'industria privata o l'industria governativa, c'è invece un altro punto, in cui credo che potremo essere facilmente tutti d'accordo, quello, voglio dire, che questa fabbricazione dei fucili, che ora si devono completamente rinnovare per l'armamento del nostro esercito, abbia ad essere affidata all'industria nazionale.

Signori, qui non si tratta di questioni in cui possa entrare il libero cambio e le teorie astratte dei suoi più assoluti propugnatori: qui non si tratta di cotone, di lana o di seta, riguardo alle quali merci si può discutere se valga la pena di fare dei sacrifizi, per oggetti che a minor prezzo forse si ponno trarre dall'estero: qui si tratta di procurarci in casa nostra i mezzi per sopperire alle condizioni della nostra stessa esistenza nazionale, poichè, in caso di guerra, se noi fossimo isolati, non sarebbe certo dagli stranieri che ci potrebbero venire le armi.

Se non prepariamo quindi questa industria in tempo di pace, non potremo averla a scudo e salvezza in tempo di guerra.

Altra volta si parlò in Parlamento di tale questione, e ricordo che da questi banchi stessi l'onorevole Mordini propose un ordine del giorno, che la Camera adottò, in cui invitava appunto il Governo a valersi esclusivamente, in materia d'armi, dell'industria nazionale.

Ma purtroppo il Governo, al contrario, può dirsi che nei tempi addietro, in fatto di armi, abbia realmente protetto l'industria straniera; ed io rammento di aver veduto qualche anno addietro una nota ministeriale in cui era detto che conveniva dare commissioni all'estero per propiziarsi lo spirito pubblico degli esteri paesi.

Mi piace altresì ricordare alla Camera che l'onorevole mio amico Robecchi scrisse un pregevolissimo lavoro nel *Politecnico*, in cui da una parte dimostrò come sia indeclinabile

obbligo del Governo di valersi dell'industria nazionale nella fabbricazione delle armi, e d'altra parte dimostrò pure come le misure prese dal Governo abbiano sistematicamente avversato la patria industria nel nostro paese.

Infatti, quando il Governo ebbe da commettere molte migliaia di centinaia di fucili per la guardia nazionale, il più ragguardevole industriale, che in questo ramo di produzione abbia l'Italia, battè inutilmente alle porte dei Ministeri per avere una commissione, e sapete che cosa ha dovuto fare per cominciare a fabbricare fucili? Dovette pigliare un francese non industriale, che aveva ricevuta la commissione, dandogli sei lire per fucile, e quindi 180 mila lire, le quali vennero per tal modo regalate al francese, che aveva avuto la commissione e non poteva eseguirla, mentre questa cospicua somma avrebbe potuto andare a beneficio, sia del nostro industriale, sia dell'erario dello Stato. E manco male se le armi somministrate dall'industria straniera fossero state migliori; ma invece la cosa è precisamente al contrario, mentre anche in una relazione, che l'onorevole ministro della guerra deve ben conoscere, fatta a nome della Commissione ufficiale per l'industria del ferro dall'illustre Giordano, è detto, a proposito della fabbricazione dei fucili commessi per la guardia nazionale, che i fucili forniti dai fabbricatori bresciani riuscirono assai migliori di quelli che erano stati forniti dalle fabbriche di Saint-Etienne e di Liége. Ma non posso omettere un'altra osservazione. Tanti sono nei dicasteri ministeriali i pregiudizi contro l'industria nazionale, che talvolta i nostri manifatturieri, per fare accettare la loro merce, debbono presentarla come merce inglese o francese. Con questo ripiego soltanto possono vedere i loro sforzi coronati da un meritato successo.

Per contro, abbiamo l'esempio singolare che la fiducia negata ai nostri industriali dal Governo italiano, fu ad essi ampiamente accordata da un Governo, non facile certamente ad apprezzare le cose altrui, dal Governo francese. È cosa nota all'onorevole ministro della guerra, è cosa nota a ciasuno di voi, onorevoli colleghi, che alla ditta Glisenti affidavasi dal

Governo francese la fabbricazione di 20,000 *chassepots*. Ora, in seguito a ciò, sapete che cosa è avvenuto da parte del Governo italiano? Esso, quasi per togliersi il rimorso d'aver osteggiato l'industria nazionale, ha aggiunto al danno le beffe; ed, oltre all'avversare la nostra industria, volle anche calunniarla. Infatti, nel luglio del 1867, un generale disse in Senato essere bensì vero che la ditta Glisenti aveva avuto questa commissione dal Governo francese, ma che altro è avere una commissione, altro è eseguirla, e che egli dubitava assai che la ditta Glisenti l'avesse potuta eseguire. E il ministro della guerra d'allora, in quella stessa tornata del Senato, soggiunse che l'acciaio bresciano *è scapitante di fronte alle esigenze degli attuali bisogni*, cosicchè la casa Glisenti per poter fabbricare quelle armi doveva far venire l'acciaio estero, perchè il suo acciaio *non reggeva alla prova*; il che è perfettamente contrario al vero, mentre chi ha visitato quella fabbrica, e vi hanno qui presenti, ad esempio, gli onorevoli Araldi, Robecchi, Nunziante e parecchi altri, ha potuto vedere che, precisamente vicino al luogo dove si fabbricano le canne, vi è quello dove si fonde l'acciaio; mentre d'altronde tutti sanno che, se vi è ferro essenzialmente proprio a fare dell'ottimo acciaio, secondo quanto ha osservato lo stesso Giordano nella predetta sua relazione, è appunto il ferro bresciano.

E questi generali e ministri dovevano sapere che in quei medesimi giorni, in cui essi così leggermente ed ingiustamente contestavano la capacità delle nostre industrie, alla Esposizione internazionale di Parigi, questa Ditta, a cui si rifiutava di riconoscere non solo l'eccellenza, ma la idoneità dell'acciaio, otteneva una medaglia d'argento in quella Esposizione mondiale, dove pure vi erano i giganti dell'industria metallurgica, dove pur vi erano le masse d'acciaio portatevi da Petin-Gaudet, da Bessemer, da Krupp; e la zecca di Torino le dichiarava che il suo acciaio poteva benissimo stare a pari col rinomatissimo acciaio Huntmann.

Certo ebbe un grande coraggio, una grande audacia questo industriale, il quale dall'Italia non aveva mai potuto ot-

tenere di fabbricare nemmeno un fucile di guardie nazionali; ebbe un bel coraggio, io diceva, a decidersi, nello stesso giorno in cui venne inventato questo nuovo fucile, ad andare, con serena coscienza delle proprie forze, a prendere la commissione di farne la provvista al Governo francese, sapendo che gli ufficiali d'artiglieria di quell'esercito, che avrebbero dovuto procedere al controllo, alla visita, non sarebbero stati indulgenti colla produzione straniera ed italiana. Ora di questa costanza contro l'avversione, di questo ardimento, di questa pertinacia che fu in pari tempo un atto di patriottismo, trattandosi di un'industria che dimostrai così essenziale alla salvezza del paese, io credo che gli si dovrebbe tener calcolo, che ne dovrebbe essere rimeritato dal Governo del proprio paese.

Ora dunque che, come disse l'onorevole Corte, si apre un'occasione unica per l'avvenire di quest'industria delle armi, poichè dobbiamo rinnovare tutto il nostro armamento, io prego l'onorevole ministro della guerra ad assicurarci che egli si varrà esclusivamente, a questo scopo, dell'industria nazionale.

È vero che di queste promesse, come accennai poc'anzi, anche in occasione dell'ordine del giorno votato sopra proposta dell'onorevole Mordini, di queste promesse, dico, ce ne furono fatte delle altre che dopo rimasero lettera morta; però in questa parte io mi affido pienamente, non solo alla lealtà dell'onorevole ministro della guerra, ma a tale riguardo mi assicura anche la sua speciale competenza ed il suo amore a questa scienza ad a queste arti, nelle quali da lungo tempo egli è tanto versato e maestro.

A questo proposito però mi occorre di dire due parole, eziandio riguardo al modello del fucile che si deve fabbricare.

Pare, da quanto si dice, che si voglia adottare il modello Wetterly; ora, quel nostro industriale, di cui ho parlato poco anzi, ha un proprio modello, il quale io ho udito da persone tecniche competentissime, italiane ed anche straniere, ad assicurare che abbia dei pregi che lo rendono superiore al Wetterly. Io dunque, che d'altronde udii sommamente lodato questo modello eziandio da alcuni membri della nostra Com-

missione governativa, e che per contro ho con sorpresa e rammarico veduto non essere stato, come altri modelli, distribuito all'esercito mediante un numero di 200 fucili dei rispettivi campioni per farne la prova, laddove mi pare che, trattandosi di un modello italiano, avrebbe potuto almeno farsi anche per esso un tale esperimento, io per ciò appunto credo di fare una domanda, dirò anzi una preghiera, molto discreta, molto ragionevole, all'onorevole signor ministro, chiedendogli che voglia al medesimo intento far distribuire 200 fucili anche di questo modello. Imperocchè, o la prova, che ne verrà fatta, dimostrerà che questo modello non pareggia il modello Wetterly, ed allora niente sarà perduto, ed anzi il Governo potrà dire che, se il modello italiano venne posposto ad uno straniero, si fu perchè era giusto di pretendere d'avere un'arma migliore; oppure, nel caso contrario, e che io spero più probabile, sarà migliore il modello indigeno, ed allora ci sarà dato il vantaggio di possedere anche noi un modello italiano di nostra invenzione come la Francia ha il Chassepot, l'Inghilterra lo Schneider, la Prussia il Dreyse, l'Austria il Wätzel e così via discorrendo; oltre di che in questo modo risparmieremmo anche delle considerevoli somme, che altrimenti bisognerà dare all'inventore straniero.

Ora mi è duopo eziandio aggiungere alcune parole riguardo a quello che ebbe a dire l'onorevole mio amico Corte, il quale ieri proponeva di trasportare le fabbriche governative in un punto dell'Italia centrale. In questa parte io sono di opinione contraria alla sua, e non credo che la proposta sia pratica, inquantochè non si possono improvvisare le industrie. Voi potrete benissimo fabbricare i locali, trasportare le macchine, ma non potrete creare le maestranze, non potrete improvvisare una popolazione operaia, la quale abbia per quest'industria un genio nativo, una attitudine particolare. Invece è certo che nella Valtrompia, ove questa industria vive da secoli, la manifattura delle armi ha una intima connessione colla sua struttura fisica e geologica, con tutta la sua vita economica. A Gardone, a Lumezzane si può dire che ogni casa, ogni capanna è un'officina,

ogni uomo un fabbro, ogni famiglia tiene all'eccellenza di questa industria come ad un blasone, ad una divisa di nobiltà; ed avvi un intero popolo di manifattori intelligente, appassionato, che vede quasi inconsciamente perfezionarsi nelle sue mani gli strumenti stessi del proprio lavoro, avvi insomma ciò che anche in materia d'industrie è tutto, *la tradizione*.

Ora, queste tradizioni non si possono mettere in non cale, costituiscono un elemento di primissima importanza, che il Governo italiano deve rispettare con culto religioso, applicando il verso del poeta latino:

Tu longe sequere et vestigia semper adora.

Certo il ministro della guerra deve credere che in un paese come è il bresciano, nel quale tutta la storia economica, tutta la vita industriale è riposta in questa manifattura che gli diede tanti secoli di gloria, il vedersi trattato con poca sollecitudine dal Governo italiano è una cosa che dovette arrecare vivissimo dolore e sorpresa.

Il primo regno d'Italia ebbe certo un ben altro affetto per gl'interessi del nostro paese, poichè tutte le armi che impugnava l'esercito italiano d'allora, tutte le armi che esso fece scintillare così degnamente su tutti i campi di battaglia d'Europa, da Malojaroslavetz a Valenza, erano fabbricate nelle fabbriche d'armi triumpline.

Signori, il conte di Cavour parlando nel Senato nel luglio del 1860 con un'ardentissima simpatia per il mio paese, ebbe a dire che egli si considerava ben fortunato che i bisogni dell'armamento nazionale dessero occasione al Governo di far rifiorire da noi quell'industria che lo aveva reso in altri tempi così illustre in Europa. Ebbene, ora che se ne presenta così propizia occasione, io prego il ministro Ricotti a voler attenere esso le promesse fatte allora dal conte di Cavour.

Il ministro della guerra rettificando i fatti dimostrava che nel 1862 e nel 1863 furono pagate all'estero non più di 52 lire per ogni fucile rigato e invece lire 54 per quelli provvisti all'interno; dichiarava perciò

non potersi ammettere di escludere in modo assoluto le provviste d'armi dall'estero, ma prometteva di riprendere di nuovo in esame il modello di fucile proposto da Glisenti se effettivamente migliorato.

Per fatto personale l'onorevole Zanardelli replicava:

Avendo chiesto ed ottenuto di parlare unicamente per fatto personale, io dirò una sola parola; e ciò tanto più perchè realmente l'onorevole ministro della guerra, delle cui promesse ben volentieri io con soddisfazione prendo atto, ebbe la premura di nettamente dichiarare di volersi valere, meno che in imprevidibili circostanze, dell'industria nazionale e di voler assoggettare ad una prova su grande scala presso l'esercito il nostro modello italiano. Solo egli mi concederà che io gli dica, senza entrare nei particolari di alcuni fatti da lui citati e che io non conosco, che esso è incorso in quel tale difetto di cui ho mosso rimprovero ad alcuni ministri passati, quello cioè di volere, per iscusare il Governo di non avere incoraggiato le industrie nazionali, abbandonarsi al peccato ancor più grave di calunniarle. Egli ha detto: se non ci siamo valsi delle nostre industrie, fu perchè nel 1861 e 1862 esse erano incapaci, insufficienti. A dimostrare quanto questa non sia una discolpa, ma puramente una calunnia, havvi eloquentissimo quel fatto che io ho già citato e che il Ministero conosce benissimo e per lo meno lo conosce l'onorevole Sella, il fatto cioè che nel 1862 ci fu un industriale, il quale non ebbe la commissione dal Governo, ma ebbe la sub-commissione da un francese di 30 mila fucili e che la eseguì; e v'è il rapporto Giordano che attesta come l'abbia eseguita meglio di quelle affidate all' estero. Questo fatto adunque vi dimostra che non era già per incapacità della nostra industria che non le si davano le commissioni, ma per un sistematico favoritismo agli esteri; ma io sono ben lieto di udire che questo non sarà più per accadere.

Tornata del 16 dicembre 1895.

Nella discussione del disegno di legge, che convalidava i regi decreti 6 novembre 1894 per modificazioni alle leggi sull'ordinamento dell'esercito, sulla circoscrizione territoriale e sugli stipendi e assegni fissi, all'articolo 62 che stabiliva una sola fabbrica d'armi erano presentati emendamenti da Bonardi e Gorio, da Zainy, Papa ed altri per mantenere le quattro fabbriche d'armi esistenti. Il ministro della guerra Mocenni aveva dichiarato il suo convincimento che per ragioni tecniche, economiche e militari è impossibile durare a lungo con quattro fabbriche d'armi. Onde intendeva assolutamente che la Camera abbia ad indicare la data, in cui le tre fabbriche d'armi debbano essere soppresse, concedendo che durino fino al 30 giugno 1899.

Dichiarazione dell'onorevole Zanardelli:

Le parole testè pronunziate dall'onorevole ministro della guerra non possono appagare alcuno.

Io non accetto di certo la grazia e la tolleranza di tre anni di agonia prima della soppressione.

Io ho domandato di parlare quando l'onorevole Saporito diceva, alludendo a coloro che si oppongono alla soppressione di queste fabbriche d'armi, che essi nella loro opposizione sono determinati da interessi locali. Signori, sono trentasei anni che io parlo dalla tribuna parlamentare, e, me ne possono rendere testimonianza quanti siedono da lungo tempo in quest'aula, io non ho mai trattato questioni concernenti gli interessi locali.

E, se oggi parlo contro la soppressione delle fabbriche d'armi, io sento vivamente che non è un interesse locale che difendo, ma difendo le glorie industriali della patria italiana, difendo i grandi interessi delle armi nazionali.

Se le popolazioni bresciane, a tutti i sacrifici per epiche prove disposte, hanno a cuore l'incolumità della propria industria delle armi, non è già per un interesse materiale, chè ben altri danni materiali hanno sofferto con tranquilla serenità anche nel campo delle industrie, danni di cui tutti forse sono ignari, tanto fummo alieni da ogni querimonia e clamore. Ma se le popolazioni bresciane si commossero e si indignarono per il decreto-legge che ordinava la soppressione delle fabbriche d'armi, si fu unicamente perchè quando, onorevole ministro, si ha da secoli un'industria, un'arte, che ci diede nel mondo nome e vanto invidiati, eccelso splendore, ed in alcuni periodi incontestabile primato, non par proprio vero e credibile che venga un Governo italiano a spezzare, a distruggere queste tradizioni gloriose. (*Benissimo!*)

Io non esporrò oggi a voi questa tradizione, questa fama, queste glorie della fabbricazione d'armi bresciana, le quali risalgono ad otto secoli addietro, perchè sarebbe intempestivo e tutti già lo conoscono. Dirò soltanto che quanti furono i Governi, i quali rimasero più amati nelle memorie del paese, come la repubblica veneta ed il primo Regno italico, aiutarono in tutti i modi questa nostra industria e se ne giovarono come di una grande forza della Nazione.

E perfino lo stesso Governo austriaco, il quale pure sapeva che ogni canna incavata, ogni sciabola, ogni baionetta temprata nelle officine bresciane era per esso una minaccia ed un pericolo, non seppe indursi a sopprimerle; sicchè l'opificio governativo, in cui ancora oggi lavorasi, sorge dov'era quello mantenuto in vita dagli austriaci, che pure altre e potentissime fabbriche avevano nell'interno dell'Impero.

Ed il conte di Cavour, nell'alba del nostro risorgimento, a chi in Senato lamentava le condizioni economiche della provincia nostra, additava in compenso il florido avvenire industriale che le era serbato, perchè le necessità dell'armamento nazionale avrebbero dato indubbio incremento a quella industria delle armi, che (non io, ma egli, diceva) rese Brescia illustre in Italia e in Europa, e soggiungeva che di ciò era lieto

per l'affezione profonda verso un paese, il quale era meritevole della riconoscenza nazionale.

E adesso all'incontro saremmo proprio ridotti a tal punto di noncuranza, d'oblio d'ogni bella ed utile tradizione, che, invece della protezione largamente data da Governi provvidi e nazionali, invece della passiva conservazione non rifiutata neppure dall'Austria, cui pure in Lombardia era sola ragione la forza e l'offesa, a questo funesto Governo debba Brescia la cinica soppressione?

Chè, se anche questo Governo appartenesse ad una nuova scuola d'iconoclasti, i quali negano ogni culto a ciò che è onore e decoro di un popolo; i quali non comprendono che un popolo generoso può perdonare a chi lo ferisce negli interessi materiali, ma non perdona certo a chi gli toglie ciò che forma il suo orgoglio, la cara ricchezza delle sue memorie; se anche fossimo disposti a considerare ogni cosa esclusivamente dal punto di vista utilitario, anche in tal caso la soppressione sarebbe non meno improvvida e funesta.

Imperocchè, noi in Italia, anzichè poverissimi, siamo forse così ricchi in fatto di industrie, da poter pensare ad annientare quelle poche, le quali hanno base naturale di tradizioni, di materie prime, di lavoro eccellente per magistero provato di mano e d'intelletto? (Bravo! *a sinistra*).

Non siamo certo in queste condizioni; sicchè non dovremmo così procedere, ove anche si trattasse di cotoni e di sete; e molto meno possiamo farlo trattandosi di quella industria che deve provvedere alla nostra sicurezza, alla nostra difesa, e che è una delle forze essenziali dell'armamento nazionale.

E a questa distruzione di una grande, antica gloriosa industria si venne con un decreto-legge, fatto contro la legge, contro le formali deliberazioni della Camera prese nel 1891, si venne in un tempo, in cui era da poco cominciata la fabbricazione dei fucili di nuovo modello, per modo che ne era già fatta una piccola parte soltanto, sicchè il decreto con grave nocumento interrompeva l'opera ben avviata di fabbricazione. E invero, anche ammesso che dovessero bastare

al nostro esercito quei 700 mila fucili, di cui parlava testè l'onorevole ministro della guerra, quando fece il suo decreto-legge essi non erano compiuti; oltredichè, onorevole ministro, ella sa meglio di me, che, per armare l'esercito di prima e seconda linea, occorrono 1,300,000 fucili.

Ora, questo decreto legge, di cui ci volete rendere vittime, fu promulgato senza addurre alcuna ragione; fu promulgato nel modo più dittatorio; *stat pro ratione voluntas*. E la ragione noi siamo ancora a chiederla in séguito alle inconcludenti parole pronunziate in questa discussione dall'onorevole ministro della guerra; poichè, notate, il relatore stesso della Commissione, mentre ha combattute alcune delle obiezioni che erano sorte contro la soppressione, di altre ammise il pieno fondamento, convenne, ad esempio, essere, per usare la sua parola, *spietato* quel provvedimento, avuto riguardo alle masse di operai che gettate sul lastrico. (*Interruzioni*).

Voi, onorevole ministro, dite di *no;* ma, se non è oggi, sarà da qui a tre anni che getterete sul lastrico questi operai.

Ma vediamo le ragioni addotte adesso dall'onorevole ministro. Egli, in ultima analisi, mette innanzi la sola ragione della economia.

Ma questo argomento della economia si risolve in mere affermazioni, mentre invece è facilmente dimostrabile che, invece delle economie, avrete delle spese maggiori, a meno che non si tratti di economie che dal fatto vostro esclusivamente dipendono. Imperocchè è naturale che, se a qualcuna delle quattro fabbriche lasciate mancare alcune macchine, di cui dotate le altre, l'attrezzamento manchevole per fatto vostro in alcuna delle fabbriche stesse sarà in essa cagione di una spesa maggiore. Ma, indipendentemente da simili fatti di non imparziale amministrazione, basta il più comune buon senso a dimostrare che voi, coll'unificazione, lungi dall'ottenere una economia, spenderete assai più di quello che spendete adesso.

Imperocchè è evidente che, mentre possedete costruiti in pieno assetto gli opifici odierni ne' luoghi dove volete sop-

primerli, invece, concentrando tutta la fabbricazione nel solo stabilimento di Terni, dovrete procedere ad ampliare di gran lunga il fabbricato. Io ho letto in un giornale militare, *L'Esercito*, che già avete a Terni impiantata una nuova turbina di cento cavalli di forza.

MOCENNI, *ministro della guerra*. Non è un giornale ufficiale!

ZANARDELLI. Ma ad ogni modo, ufficiale o no, non se lo sarà inventato, e certo è, che, se volete triplicare la produzione nello stabilimento di Terni, avrete bisogno di grandi ampliamenti dei fabbricati, avrete bisogno di canalizzazioni, di pozzi, di trasmissioni di forza, od altro, cose tutte che vi produrranno una spesa enorme.

Ma sapete, onorevoli colleghi? Tutto ciò il ministro della guerra non calcola nella spesa. Lo stabilimento di Terni è costato una decina di milioni; ebbene, quando si tratta di valutare il costo dell'arma, il ministro della guerra non fa quello che farebbe l'ultimo merciaiuolo, quello che farebbe lo studente del primo corso di ragioneria in una scuola tecnica, non tien conto dell'interesse del capitale e dell'ammortamento, e calcolando in tal modo può concludere affermando le economie. Ma tenendo conto di quello che ancora spenderete a Terni, e tenendo conto dell'interesse e dell'ammortamento del capitale di questa somma che dovrete spendere, se ne deduce facilmente che l'arma a Terni vi costerà molto di più che a Brescia.

Ma, anche quanto all'andamento ordinario e quotidiano della fabbricazione, come è mai credibile che vi possa essere a Terni una economia in confronto di Brescia, quando le leggi economiche più elementari della domanda e dell'offerta attestano che dove la fabbricazione delle armi è un mestiere cui si educa ogni famiglia, ogni lavoratore, poichè all'intera popolazione in questa e nelle produzioni affini sono strumenti inseparabili il martello e la lima, ivi non è possibile che non dobbiate aver una mano d'opera non solo più esperta, ma anche più a buon mercato?

Ed il buon mercato coll'unificazione verrebbe meno anche per la mancanza di ogni concorrenza, mentre la concorrenza

vedemmo aver acconsentito una singolarissima diminuzione di mercedi, mercedi ridotte a tal punto, che gli operai non subirebbero certo ove sapessero che, posti in unico centro, è indispensabile l'opera loro.

Sapete, o signori, a quantoè ridotto il prezzo della fabbricazione del fucile? È ridotto a 41 o 42 lire, mentre il fucile francese Lebel, meno perfetto del nostro, costa 71 lire. Questo è il buon mercato prodotto dalla concorrenza, dal fatto di avere in alcuni luoghi una mano d'opera, la quale, perchè universale in paese, si accontenta delle più esigue mercedi.

Ma venendo ad un altro ordine di considerazioni, quando io vi ho rammentate le condizioni delle fabbriche d'armi bresciane, quando io vi ho rammentato una popolazione, come quella della Valtrompia, tutta avvezza, tutta dedicata, come per genio nativo, per retaggio domestico, a tale fabbricazione dell'armi, tutta accesa d'amore per questa sua arte avita, io vi ho con ciò solo dimostrato che grandissimo interesse nazionale quello si è di aiutarla, di sorreggerla, anzichè di menomarla e distruggerla.

Supponete una straordinaria necessità di radicali trasformazioni dell'armamento da affrettarsi rapidamente per pericoli di guerra; e dovrete ammettere imprescindibilmente che in un paese, dove havvi un'industria non importata, non artificiale, ma dove trovasi fissa in luogo una estesa maestranza esperta e provetta in questi lavori, ivi si può dare un incremento facile, estesissimo alla produzione, seguirla senza stento, senza imbarazzo in tutte le trasformazioni dipendenti da nuovi modelli di fucili o da modificazioni del modello già attivato, modificazioni che il ministro della guerra sa quanto siano frequenti in questi utensili da guerra.

Ed è per ciò, che colpire con mano imprudente questi centri naturali dell'industria delle armi è improvvido, è disastroso nell'interesse nazionale.

In questo medesimo senso io posso invocare le parole dette alla Camera autorevolmente dal generale Pelloux, come deputato, in armonia ai concetti dell'allora ministro Ricotti. Il ge-

nerale Pelloux, dal quale certo, come dall'onorevole Bertolè-Viale, non avrebbe potuto partire questo infausto provvedimento, il generale Pelloux disse che la fabbricazione delle armi dovevasi mantenere là dove essa ha fondamenti naturali di tradizioni, di attitudini e di abitudini antiche e preziose.

L'onorevole relatore della Commissione, (1) rispondendo ad un obbietto fatto da precedenti oratori, i quali avevano accennato ai pericoli della concentrazione, perchè, ridotto questo servizio in un unico centro, sarebbero stati possibili degli scioperi; l'onorevole relatore, rispondendo a tale obiezione, ci fece sapere che degli scioperi nelle nostre fabbriche d'armi non ne sono mai avvenuti. Ma l'onorevole relatore non ha pensato che non ne sono mai avvenuti appunto perchè vi era la concorrenza. Ma, invece, dopo che voi avrete tolto la concorrenza e avrete tutto unificato in unico centro, allora è evidente che quando questi operai sapranno di avere una specie di monopolio, sapranno che è indispensabile l'opera loro e che si tratta di una industria, in cui l'attendere anche pochi giorni, in determinati momenti, può essere cagione di incommensurabili danni, saranno sommamente tentati di ricorrere a questo mezzo di imporsi, facendovi per tal modo spendere di più, mentre voi ci parlate di economie, ed è questa la ragione per cui non vi arretrate a così odioso provvedimento.

Ma del resto, l'onorevole ministro, nell'addurre delle cifre a giustificazione della sua proposta, si è dato egli stesso la zappa sui piedi; imperocchè venne a dirci, citando l'esempio di altre nazioni, che la Francia ha tre fabbriche d'armi, la Russia ne ha tre, la Germania ne ha tre, l'Austria tre e così via. Dunque non ha citato nessun caso di grande Stato che ne abbia una sola com'egli vorrebbe per noi.

La Francia ha detto che ne ha tre.

MOCENNI, *ministro della guerra*. Sì; due per le riparazioni.

ZANARDELLI. Guardi, per esempio, al tempo della guerra del 1870, se servivano alle riparazioni o alla costruzione. E poi, fosse pure che la Francia ne avesse una. E dove l'ha? A Saint-

(1) Onorevole Di Lenna.

Etienne, dove questa industria ha una grandissima base naturale, la quale potrebbe al bisogno offrire grandi risorse, come si avrebbero a Brescia e come non si hanno dove l'industria è artificiale ed importata.

Anche la Russia, il ministro della guerra, ha ammesso che ne ha tre. Orbene, anche le tre grandissime fabbriche della Russia non le bastano, perchè l'onorevole ministro saprà certo meglio di me che la Russia, per affrettare la trasformazione del suo armamento, ottenne dalla Francia che le fabbricasse un gran numero di propri fucili da 5 lire nelle fabbriche di Saint-Etienne; e perciò alla Russia nemmeno bastano le tre fabbriche grandiose che essa possiede.

Del resto che la fabbrica di Terni non basti, non lo dirò io, lo dirà e lo disse in una lettera che ebbe molta eco nel paese, quell'eminente patriotta ed insigne tecnico. il quale è certamente il più autorevole e competente a giudicarne, perchè ha impiantato la fabbrica d'armi di Terni e l'ha lungamente diretta e quindi più di ogni altro conosce la potenzialità di quell'opificio. Ora egli, sebbene abbia per quella fabbrica un affetto paterno, dichiarò recisamente che essa sola non basta alla difesa nazionale, che sarebbe un errore grandissimo il ridurre le quattro fabbriche ad una sola, un errore di gran lunga maggiore, che quello di tenere le quattro fabbriche esistenti.

Io non mi dilungherò ulteriormente, ma voglio però ricordare una eloquentissima circostanza, della quale potrebbe far fede, se fosse presente, l'onorevole presidente del Consiglio, a perentoria dimostrazione della necessità di cui parlavo, di avere, cioè, qualche fabbrica d'armi in un centro naturale di produzione, il quale possa provvedere ai bisogni straordinari dell'armamento.

Quando il primo Ministero presieduto dall'onorevole Crispi venne nel divisamento, nel 1888 se ben ricordo, di completare l'armamento in fucili della nostra fanteria, il ministro della guerra, il compianto generale Bertolè-Viale, ritenuto il numero di fucili all'uopo occorrente, osservò che questo numero in breve tempo non era possibile averlo per intero nelle nostre

fabbriche d'armi, e una parte di quei fucili sarebbe stato necessario commetterla all'estero. Ma io nel modo più convinto sostenni presso il mio collega, ministro della guerra, che le fabbriche bresciane, per la numerosissima maestranza esperta in questa industria ed in quella di tutti i lavori affini di ferro e di acciaio, per un complesso di forze, le quali sono un immenso aiuto nel giorno in cui in vaste proporzioni occorra un lavoro accelerato, avrebbero potuto benissimo fornire un numero di fucili anche maggiore. E facevo presente al ministro che queste nostre fabbriche, alla Francia stessa, quando essa dopo il 1866 volle mutare rapidamente tutto il suo armamento in fucili, ne fornirono in tal numero e di tal pregio che l'autore del nuovo modello, lo Chassepot, mandò le sue congratulazioni ai nostri fabbricatori.

Il ministro Bertolè-Viale, fatti gli opportuni studi, di ciò si persuase, e tutti i fucili furono fabbricati all'interno, non un solo fucile fu dato a fabbricare allo straniero, ed alle fabbriche bresciane furono specialmente affidati lavori speciali, come carabine, moschetti, revolvers, perchè anche ai più difficili lavori queste fabbriche si prestano meravigliosamente.

Facciamo adunque di non metterci in questa posizione umiliante e rovinosa di dovere, ne' giorni difficili, per armarci, ricorrere all'estero, perchè, se ciò avvenisse, il vostro decreto, sempre improvvido e funesto, potrebbe diventare vergognosamente disastroso per le forze militari della nazione. (*Bene! Bravo!*)

Continuata ancora la discussione nella 2ª tornata del 17 dicembre, la Camera non approvò gli emendamenti proposti.

Tornata del 30 marzo 1901.

Discutendosi sin dal 23 marzo, insieme col bilancio della guerra, il disegno di legge per spese straordinarie militari, il 29 marzo era stata chiusa, dopo il discorso del ministro della guerra, onorevole Ponza di San Martino, la discussione generale. Svolti gli ordini del giorno, il presidente del Consiglio, onorevole Zanardelli, faceva, tra segni di vivissima attenzione, le seguenti dichiarazioni:

Io veramente dovrei soltanto limitarmi a dichiarare quali sieno gli ordini del giorno che il Ministero accetta.

Ma, poichè, appena formato il Ministero, sulle dichiarazioni del Governo fatte il primo giorno, ci è stato addebitato di non aver detta parola alcuna rispetto alla questione militare, ed in quell'occasione io risposi all'onorevole Ferri che di ciò avrei parlato al tempo della discussione delle leggi militari, così intenderei di sciogliere questo debito, se però (e ciò mi rende esitante), se però con questo non arrischio di mandare a dopo le vacanze la presente votazione.

Voci No, no! Parli!

Zanardelli. Poichè sono tanto incoraggiato a parlare, io, come fecero tutti gli oratori, comincierò dal carissimo mio amico l'onorevole Fortunato.

L'onorevole Fortunato, a cui esprimo la più viva gratitudine per le sue parole così impresse di grande affetto, l'onorevole Fortunato, a parte la venustà, a parte il fulgore eloquente delle sue critiche acutissime, mi pare che in ultima analisi voglia quello che vogliamo noi; non vuole infatti una

riduzione della spesa dei 239 milioni, quale fu proposta dalla estrema sinistra, come noi non vogliamo: non vuole l'aumento di tali spese e questo non lo vogliamo neppure noi; e per ciò, non ammettendo egli nè aumenti nè riduzioni, è sostanzialmente d'accordo col Ministero; sicchè io spero che non soltanto per quell'affetto che mi ha dimostrato, ma eziandio per la logica stessa delle sue dichiarazioni, voterà insieme con noi il presente disegno di legge. (*Ilarità*).

Lo stesso onorevole Fortunato disse che occorre dar prova della sincerità di proposito dei governanti. Ora da una parte l'onorevole ministro della guerra si è espresso colla più aperta franchezza, alla quale l'onorevole Ferri ha reso così grande giustizia; e d'altra parte, onorevole Fortunato, ella sa che io credo essere mia sola dote intera la sincerità; ed io assicuro l'onorevole Fortunato che, finchè rimanga a questo seggio, il consolidamento delle spese militari non sarà, com'egli teme, illusorio, nè, com'egli disse, saranno un'incognita le predette spese militari.

Ma, inoltre, per dare irrefragabile prova della massima sincerità, voglio sulla questione che si dibatte esprimervi per intero il pensier mio; voglio farvi una specie di professione di fede sul tema della politica militare.

Premetto una dichiarazione, che mi pare persino superflua. Ma le minute ricerche in discorsi di uomini politici fatte in proposito dall'onorevole Fortunato, le parole dell'onorevole Mirabelli affermanti un nesso fra le nostre alleanze e le leggi militari, le altre parole dette oggi nel suo eloquente discorso dall'onorevole Ferri, che soltanto per confidenze private mostrava di credere il contrario, tutto ciò mi obbliga alla dichiarazione medesima già fatta del resto ieri dal ministro della guerra, ma che io voglio ripetere in modo preciso e reciso. E questa dichiarazione si è, che l'Italia, nella determinazione delle sue spese, delle sue forze militari, del suo ordinamento militare, può fare ciò che le sembra necessario ed utile, con ogni libertà, con ogni indipendenza nei rapporti internazionali: essa non ha in questo argomento alcun vincolo, alcun obbligo di qualsiasi maniera. (*Benissimo!*)

Guardando adunque la questione soltanto dal punto di vista degli interessi nazionali, parmi indubitabile che, se vi è un argomento sul quale dovressimo essere tutti della stessa opinione, questo è l'argomento, il quale riguarda la sicurezza e la grandezza del nostro paese. (*Benissimo!*)

Ciò posto, sebbene io vagheggi, come l'onorevole Ferri, che venga un'êra di pace; sebbene abbia avuto l'onore di essere chiamato a far parte della Corte permanente di arbitrato dell'Aja, pur nullameno finchè tutte le nazioni armano enormemente, io credo indubitabile che della sicurezza, della grandezza della patria sia elemento essenzialissimo la sua potenza militare (*Benissimo!*); e credo che il *Vae victis* debba risuonare perennemente alle orecchie e nell'animo di quanti sono direttamente o indirettamente responsabili della incolumità nazionale. (*Benissimo!*)

Ma nel medesimo tempo io penso che di questa potenza militare l'assetto delle finanze è il principale fondamento: io penso che, se noi stremassimo la nostra finanza, verremmo a distruggere gli elementi precipui della forza dell'esercito, e questo esercito avremmo men preparato, men pronto, meno fervido, nei giorni del bisogno. (*Bravo! Bene!*)

L'onorevole Fortunato per avvalorare il concetto, essere la ricchezza la grande forza degli Stati, ha letto alcune significanti parole di compianti nostri uomini politici, come il Magliani ed il De Renzis.

Queste non sono opinioni isolate, e, se non fosse l'ora tarda, potrei citare una grande schiera anche di uomini di guerra che si espressero in questo senso. Ma per amore di brevità mi limiterò a ricordare ciò che scrisse uno de' più competenti, autorevoli e liberali uomini politici francesi, Jules Roche, nel suo libro sulle finanze del suo paese.

Egli così si esprime:

« Non è più il tempo, in cui il denaro non era che il nerbo della guerra. Esso divenne la vita degli Stati. La loro potenza si misura dalle loro condizioni finanziarie. Uno Stato moderno, di finanze avariate, cade più basso nella gerarchia dei popoli, *che se esso fosse senza esercito* ».

E ancora più forte che la voce degli scrittori parla la voce degli avvenimenti.

L'onorevole Sonnino nel suo stringente discorso accennava alla Prussia. Non giunsero completamente fino a me le sue parole, ma mi sembra che alludesse all'ordinamento militare che in quel paese, dopo Jena, iniziò il grande ministro Stein, il quale aveva fondato il suo piano sull'aforisma, che, cioè, quanto lo Stato perde in grandezza esteriore deve riguadagnarlo in forza intima; aforisma, a cui credo che si associerà per primo l'onorevole Fortunato, come mi vi associo io pure.

A ciò che, riguardo alla Prussia, disse l'onorevole Sonnino, aggiungerò qualche cosa che si connette ancor più strettamente alla mia argomentazione; ed è che la Prussia nei lunghi anni di pace si preparò quelle fiorenti finanze, che furono fra le sue grandi superiorità per le sfolgoranti vittorie nel 1866. (*Bene!*)

Infatti, nella guerra combattuta tra la Prussia e l'Austria, ciò che valse a quest'ultima una somma difficoltà, impedì a Benedeck di prendere l'offensiva, costrinse l'esercito austriaco all'inazione quando sarebbe occorsa la massima rapidità, fu lo stato delle finanze imperiali, che rendeva impossibili a tal uopo le grandi spese che sarebbero state necessarie.

E io ricordo che il conte di Beust narra nelle sue memorie, come su ciò Bismarck avesse calcolato nel risolversi alla guerra. Nel luglio del 1865, egli aveva dichiarato al primo ministro bavarese, von der Pfordten, che la guerra fra l'Austria e la Prussia era probabile e prossima ed era negli interessi degli Stati minori tedeschi di prendere posizione, in vista del conflitto: osservavagli trattarsi di un duello fra le due grandi potenze, perchè la guerra sarebbe stata breve, dappoichè le finanze dell'Austria non erano in tale stato da poter prepararsi ad una lunga campagna.

Nè meno eloquenti sono gli ultimissimi fatti di guerra.

La lotta ispano-americana ha dimostrato luminosamente quanta sia la superiorità di un popolo, anche nuovo alle armi, ma economicamente forte, di fronte ad una nazione finanzia-

riamente povera, per quanto ricca di tradizioni militari, altera pel vanto di un esercito valoroso.

E poichè in questa discussione da molte parti si è parlato della guerra anglo-boera, è a tutti noto come essa sia stata possibile soltanto per la grande ricchezza britannica. L'onorevole Dal Verme, nel suo discorso così dotto e così pratico, disse che questa guerra è costata all'Inghilterra quasi tre miliardi; ed alla sua dimostrazione lasciate che aggiunga l'osservazione di un pubblicista che scrisse intorno a tale conflitto. Egli osservò, forse sarcasticamente, che ogni cadavere boero era costato all'Inghilterra un milione e 200 mila franchi. (*Commenti*).

Egli è per questi motivi che, al fine di non rendere impari alla forza dei nostri bilanci la somma delle spese di guerra, siamo fermi nel contenere la somma per l'esercito nel limite dei 239 milioni.

Certo, come osservò adducendo molti particolari l'onorevole Maurigi e poscia osservarono altri oratori, certo è questa una somma modesta in confronto di quella che i grandi Stati assegnano ai loro bilanci militari.

L'Inghilterra spende per i bilanci della guerra e della marina un miliardo e 700 milioni, la Germania e la Francia spendono più di un miliardo, e di circa mezzo miliardo sono le somme spese dall'Austria.

Io, circa alle proporzioni comparative delle nostre spese militari, ho voluto pure istituire dei calcoli come l'onorevole Ciccotti, il quale si mostrò così dotto in queste deduzioni statistiche. Io, pur non avendo avuto campo di seguirlo per la rapidità con cui indicò le cifre del nostro e degli altri bilanci militari, faccio nondimeno l'osservazione che tutti i calcoli da lui esposti, fondati sui redditi dei vari paesi, dipendenti dalla rispettiva ricchezza, sono basati su notizie ed estimazioni molto contestabili e necessariamente molto diverse secondo i vari scrittori.

A me sembra che l'elemento solo, in cui abbiamo una base sicura, sia quello del raffronto tra la spesa dei due bilanci militari e l'entrata complessiva dell'intero bilancio.

Se noi guardiamo la spesa dei nostri due bilanci militari, dovremmo dire che essa è molto modesta, paragonata all'intera entrata, perchè non rappresenta ora da noi che circa il 21 per cento dell'entrata medesima.

In Francia, i cui dati soltanto possono dirsi esattamente comparabili ai nostri, perchè l'onorevole Ciccotti sa meglio di me che per l'Austria e per la Germania la pluralità dei bilanci produce notevoli complicazioni e discrepanze, in Francia, dicevo, le spese militari costituiscono circa il 31 per cento del bilancio generale.

E elevate proporzionalmente non sono ora soltanto, poichè, anche al tempo della Restaurazione, in epoca di grande raccoglimento e di finanze assai bene amministrate, quando la Francia non aveva nè l'Algeria, nè la Tunisia, nè il Tonchino, nè il Madagascar, pure essa spendeva il 25 od il 28 per cento secondo gli anni; cifra che salì al 32 per cento sotto la Monarchia del luglio, al 35 per cento ai tempi del secondo Impero. Spendevasi invero in cifra assoluta assai meno di ora, ma proporzionalmente di più, perchè ora aumentarono di molto in Francia anche le spese civili, mentre il bilancio della Francia va oltre i tre miliardi e mezzo.

Da noi, nei primi anni dopo la guerra del 1866, le spese militari di terra e di mare rappresentarono dal 17 al 18 per cento del bilancio totale, ebbero in séguito qualche anno di aumento eccezionale, aumento per cui salirono al 25 per cento, e nell'ultimo decennio si aggirarono fra il 20 e il 21; e, secondo l'ultimo consuntivo concernente il 1899-900, furono precisamente del 20.66 per cento, cioè 14.49 per il bilancio della guerra e 6.17 per quello della marina: parlo dei consuntivi, affinchè non si dica che nel fatto si è ecceduto, sconfinato abusivamente.

Dunque, si dirà, sono cifre modeste. Ma, è pur d'uopo aggiungere, esse cessano di essere tali per l'eccezionale ammontare del nostro debito pubblico, il quale fa quasi proporzionalmente raddoppiare le spese medesime, fatta la detrazione delle spese intangibili, e le rende gravissime, obbligandoci ad un

consolidamento, il quale non permette aumenti di nessuna maniera.

Egli è per questa somma enorme del debito pubblico, ch'io, nelle parole da me pronunciate alla Camera il primo giorno che ad essa mi presentai col nuovo Ministero, parole citate dall'onorevole Luzzatti nel suo splendido discorso con una gentile e fervida approvazione di cui gli sono gratissimo; egli è per ciò, dicevo, ch' io dichiarai nel modo più reciso non doversi ad alcun patto accrescere tale debito.

Quelle dichiarazioni io voglio completare ora con una considerazione molto malinconica.

Pur troppo noi, sebbene il cielo ci abbia concesso lunghissimi anni di pace, quanti in qualsiasi tempo furono concessi a ben poche generazioni; pur troppo noi in pieno tempo di pace ci siamo tanto enormemente indebitati, dimentichi del più trito ed elementare adagio finanziario, secondo il quale bisogna ammortizzare in tempo di pace per mutuare in tempo di guerra (*Benissimo!*); dimentichi che ben diversamente procedono le nazioni provvide e virili. (*Benissimo! Bravo! — Commenti*).

L'Inghilterra, che uscì con un debito di 22 miliardi dalle guerre napoleoniche, delle quali aveva sostenuto il carico principale erogandovi una somma di 16 miliardi, sicchè il 50 per cento del suo bilancio era destinato al debito pubblico; l'Inghilterra seppe ridurre tale debito in modo, che il pagamento dei suoi interessi costituisce, per l'anno finanziario 1899-900, invece che il 50, il 15 per cento del bilancio complessivo.

E gli Stati Uniti d'America, che, prima del 1860, avevano completamente estinto l'intero loro debito, ne ebbero una grande ventura: poichè, per tal modo essi poterono spendere oltre 14 miliardi per ristabilire l'Unione federale!

Perciò, ripeto, anche ad uno scopo d'utilità militare tutto lo studio nostro deve essere rivolto a non accrescere, anzi a diminuire il debito pubblico.

Ed invero se, per effetto di crescente fiducia, di migliorate condizioni economiche, e così per effetto di quelle conversioni

della nostra rendita pubblica, che ne sarebbero la conseguenza, conversioni che primo l'onorevole Fortunato reclamava, e poscia con non minore fervore invocava l'onorevole Luzzatti, e nel suo vibrante discorso di patriottismo l'onorevole Fortis e ieri ancora l'onorevole Sacchi nelle sue parole così sagaci e ingegnose; se noi, dicevo, con questa conversione, che quasi tutti gli altri Stati poterono ottenere, riducessimo il nostro bilancio di 50 milioni, in questo caso, non soltanto in parte potremmo provvedere agli sgravi, ma potremmo attribuire alle spese più necessarie ed utili somme notevolmente maggiori.

Se pertanto noi dobbiamo essere fermi nel contenere la spesa per l'esercito nella somma di 239 milioni, io devo poi aggiungere, per riferirmi più strettamente al tema del presente disegno di legge, essere impossibile (e ne conviene lo stesso onorevole Sacchi) di ridurre quelle somme, di cui vi si chiede lo stanziamento.

L'esercito infatti deve essere armato modernamente, armato perfettamente in modo non inferiore a quello delle altre nazioni. Sarebbe un vero, un grande delitto mandare dei cittadini (*Vive approvazioni*), mandare dei soldati inermi contro il nemico - ed inermi devono dirsi quando non possono rispondere in uguali condizioni al fuoco nemico (*Vive approvazioni*), e così far sembrare un esercito prode e generoso, come è il nostro, un esercito affatto impari al suo mirabile valore. (*Vive approvazioni*).

Noi pertanto dobbiamo procurarci un esercito perfettamente agguerrito con tutti i più perfezionati strumenti di guerra ed agguerrito per tempo, perchè ogni spesa che si fa all'ultima ora, si fa a caro prezzo, si fa male, e spesso non serve a nulla. (*Benissimo! Bravo!*)

L'onorevole Fortunato sostenne che, per contenere la spesa dell'esercito nei 239 milioni, è d'uopo ridurre gli organici. È codesta una questione tecnica, sulla quale parlarono già assai bene competenti oratori, come gli onorevoli Pistoja, Dal Verme, Pais ed altri, ed io mi sentirei incompetente a seguirli; soltanto, poichè vedo qui di fronte a me l'onorevole mio amico Afan de

Rivera, aggiungo verso di lui un cordiale ringraziamento per avermi augurato di compiere quelle riforme, mediante le quali, secondo la sua opinione, si potrebbe porre l'esercito in ottime condizioni, pur restando nella spesa del 239 milioni.

Quello però ch'io non voglio omettere di dire si è, che le spese civili, di cui giustamente lamentavasi la vergognosa insufficienza dall'onorevole Fortis, e prima ancora dall'onorevole Fortunato (poichè i due gagliardi avversari erano insieme congiunti in questa opinione), le spese civili, dicevo, non sono scevre di grandissimi influssi sulle condizioni militari.

L'onorevole mio amico Guido Baccelli, che non vedo presente, interrompendo l'onorevole Fortunato, accennava alla scuola; ed oggi l'onorevole Marazzi nel suo esauriente discorso vi ha accennato pure. E certo è infatti, che l'educazione nazionale giova immensamente ad inspirare negli animi quei sentimenti di coraggio, di onore, di abnegazione, i quali sono inestimabili elementi di forza, non solo in pace, ma in guerra.

In tutti i tempi si vide essere gli impulsi civili quelli che fomentano ovvero elidono le forze militari, e sempre nella guerra le forze morali devono calcolarsi anche più che le forze meccaniche.

Così, ad esempio, poichè l'onorevole Marazzi, relatore della Commissione, parlò di strade ferrate, dimostrando essere le medesime un essenzialissimo arnese di guerra, certo è che molte strade ferrate giovano all'esercito non meno che ai commerci ed alle industrie.

Così ciò che serve a rendere le popolazioni sane e robuste, a combattere ad esempio, la pellagra, la quale, in alcune parti d'Italia, popola cimiteri e manicomi, giova pure immensamente alla vigoria della compagine dell'esercito nazionale.

Le stesse riforme economiche e tributarie hanno un grandissimo peso sulla bilancia in tal senso. Imperocchè, più che tutto, giova alla forza di un esercito che entri a formarlo un popolo contento, non prostrato fisicamente nè moralmente, un popolo acceso dagli entusiasmi, che la patria gli desta, anche per i benefici che gli arreca. (*Bravo! Bene!*)

Teniamo in mente tutti i lati del problema, necessari a costituire un esercito potente, non solo per il suo ordinamento, ma anche per lo spirito che lo deve informare; ed allora vedremo quanto siano vere ed esatte le parole dell'eroico soldato morto combattendo a San Fermo, che a noi tutti ricorda un nostro egregio collega ed a me ricorda in pari tempo la lontana ed intima fraternità dei giorni di Pavia, il quale scultoriamente scriveva: *che quando si è fatto un esercito si è quasi fatta una Nazione.* (*Benissimo! Bravo!*)

Ed ora dovrei soltanto accennare alla questione delle aree, alla quale non è, debbo dirlo all'onorevole Sonnino, esatto che io abbia dato una grande importanza al tempo della crisi. Tutt'altro. Appunto perchè questa trasformazione di immobili non credevo costituisse un aumento di spesa, io, nel chiedere il concorso del generale Ponza di San Martino come ministro della guerra, avevo accettato queste disposizioni e fui dolente che, poscia, accordi, i quali mi erano cari, abbiano trovato un ostacolo laddove io non avrei supposto potesse esisterne alcuno.

Queste aree furono difese così validamente da tanti oratori, che io gli argomenti intrinseci non addurrò.

Non mi resta quindi che parlare degli ordini del giorno.

Io veramente non so quali verranno mantenuti e quali ritirati, e pregherei il presidente di domandare che ciò venisse dichiarato, poichè sarebbe inutile che esponessi il pensier mio su quelli che saranno ritirati.

PRESIDENTE. Onorevole presidente del Consiglio, di solito ciò si domanda dopo.

ZANARDELLI. Ebbene, sia pure, lo dirò dopo, ed ora concludo.

Io prego la Camera di votare il disegno di legge, poichè, se accrescere la spesa di questo bilancio non soltanto equivarrebbe all'eccedere le nostre forze finanziarie ed economiche, ma altresì a togliere ogni proporzione fra le spese militari e le civili, all'incontro il diminuire i 239 milioni potrebbe distruggere quell'ordinamento dell'esercito, che non si può certo

mutare con cuore leggero. E perciò la somma, in cui con disposizione legislativa determiniamo per molti anni la spesa, mi sembra una vera, una grande conciliazione tra la posizione politica dell'Italia e le sue necessità economiche e sociali. (*Bene! Bravo! — Applausi*).

L'onorevole Zanardelli dichiarava poi di accettare l'ordine del giorno della Giunta generale del bilancio: « La Camera afferma il proposito di comprendere nel prossimo sessennio, nelle cifre totali di consolidamento del bilancio della guerra, la spesa pel debito vitalizio; invita il Governo a presentare entro il mese di aprile del corrente anno un disegno di legge inteso a frenare l'incremento delle pensioni militari e passa alla discussione degli articoli. » La prima parte fu approvata per alzata e seduta; la seconda, concernente il passaggio alla discussione degli articoli, fu approvata per appello nominale (235 sì, 51 no).

E nella stessa seduta fu votato il disegno di legge che divenne poi legge 5 maggio 1901, n. 151.

Tornata del 19 febbraio 1903.

Dal 14 era cominciata la discussione della mozione Mirabelli per invitare il Governo a proporzionare le forze militari alla potenza economica del paese e ad iniziare la graduale trasformazione degli attuali ordinamenti militari in altri fini più consentanei allo spirito nuovo dei tempi ed ai bisogni della difesa nazionale. Dopo il discorso del ministro della marina onorevole Morin, e del ministro della guerra, onorevole Ottolenghi, il presidente del Consiglio onorevole Zanardelli dichiarava:

(*Segni di viva attenzione*). La Camera desidera di venire subito ai voti, e io rinunzierei volentieri alla parola avendo già ampiamente risposto gli onorevoli miei colleghi, i ministri della marina e della guerra; nondimeno, non fosse altro per mostrare come le mie opinioni rimangano quali da questo banco altra volta le espressi, intendo aggiungere brevi considerazioni.

E venendo all'argomento, anzitutto a me sembra che, in questa discussione, a rigore non dovrei entrare nel merito della mozione proposta dall'onorevole Mirabelli e compagni, perchè di fronte ad essa sarebbe ovvia una specie di pregiudiziale, la quale si oppone al suo accoglimento: pregiudiziale derivante dalla legge del 5 maggio 1901, la quale per un sessennio, e cioè fino al luglio 1906, ha consolidato la spesa pel Ministero della guerra, e lo stesso dicasi pel Ministero della marina per effetto della legge 13 giugno 1901.

La deliberazione d'una delle due Camere non può infirmare una legge, ed il Governo non potrebbe secondare l'invito che, secondo la mozione, la Camera gli facesse di venir meno

ad una legge, la quale fu oggetto di lunghi studi, di ampie discussioni. (*Approvazioni — Commenti*).

Nel medesimo modo che non consentirei a proposte, che gli onorevoli ministri della guerra e della marina mi facessero, di qualsiasi aumento di spesa al di là di quella consolidata; e con ciò rispondo con una precisa risposta ad una precisa domanda che ieri mi ha rivolto l'onorevole Guicciardini, circa il fermo proposito di mantenere l'adottato consolidamento; nel medesimo modo, io dicevo, che non consentirei ad un aumento della spesa consolidata, così del pari mi è impossibile di accettare proposte di qualsiasi diminuzione.

Ciò mi dispenserebbe dall'entrare in merito, mi dispenserebbe dal venire ad altre considerazioni intrinseche in risposta all'onorevole Mirabelli ed ai sostenitori della mozione, mi dispenserebbe dal rifare una questione già solennemente decisa.

Ma nullameno, io così non farò, e entrerò nella sostanza del dibattito. E ciò, affinchè, di fronte alla agitazione fatta rispetto a queste spese militari, non possa asserirsi che il Parlamento ha fatto male, ha ecceduto, consolidando la spesa nelle somme stabilite dalle suddette leggi del 1901.

Si doveva credere invero, ed era stato creduto da molti, che, in séguito al consolidamento per un sessennio, durante il medesimo non si sarebbe ripetuta la discussione sull'esercito e sulla marina, discussione che l'onorevole mio predecessore Saracco e molti altri in più occasioni deplorarono che troppo sovente si facesse. Ma poichè la questione si volle sollevare, io preferii il suo ampio svolgimento al lasciar accreditare inesatte ed iperboliche affermazioni, ingiusti ed erronei giudizii in argomento di tanta importanza per la nostra esistenza nazionale.

Ciò premesso, vengo alla mozione.

L'onorevole Mirabelli vorrebbe, come dice la mozione che ha proposto, vorrebbe che le spese militari siano proporzionate alla potenza economica del paese. Ed io ciò non contrasto. Il discorso che feci alla Camera il 30 marzo 1901, a proposito

della legge di consolidamento, a ciò appunto essenzialmente mirava.

Io procurai di dimostrare ampiamente, allora, quanto per lo stesso interesse dello esercito, per la guerra, per la vittoria, per la potenza militare dello Stato importi, innanzi tutto, di avere delle fiorenti finanze, di avere un popolo economicamente forte, essendo questa floridezza finanziaria ed economica precipuo nerbo degli Stati, anche per la guerra.

Ma, se noi siamo d'accordo nelle premesse, siamo affatto discordi nelle conclusioni.

Io già dissi, od almeno accennai, nel ricordato discorso, che il fare de' calcoli sugli ipotetici miliardi di ricchezza delle rispetive nazioni, in quel campo induttivo in cui sì diversi sono gli apprezzamenti, in cui la statistica discredita sè stessa, significa cercare una base affatto congetturale ai propri ragionamenti; sicchè quelle ingegnose equazioni timocratiche, a cui si abbandonarono gli onorevoli Mirabelli e Ciccotti, non sarebber concludenti, ove anche di questo solo elemento della ricchezza e non di tanti altri si dovesse tener conto, ed ove inoltre non riuscisse evidente, come già disse ieri nel suo eloquente discorso l'onorevole Fortis, esservi, qualunque sia la loro ricchezza, un *minimum* necessario per vivere, del pari che per gli individui, eziandio per gli Stati.

Ciò dissi allora, e procurai dimostrare che, nel campo positivo dei nostri bilanci, la somma della spesa per l'esercito consolidata in 239 milioni è una somma veramente modesta.

E se lo sostenni allora, tanto più devo dirlo oggi; quando, cioè, come accennò l'onorevole Fortis, le condizioni finanziarie sono anche migliori, i bilanci in cospicuo civanzo e, parlando pure del lato economico, i tributi furono, con la legge dell'anno scorso, di 29 milioni scemati, a favore delle classi diseredate, sugli alimenti di prima necessità, e su questi consumi popolari altre diminuzioni tributarie abbiamo proposto; tanto più, aggiungerò, devo dirlo oggi, quando essendo la spesa per l'esercito, perchè consolidata, rimasta la stessa e essendo cresciute altre spese di bilancio, tale spesa per l'esercito viene ad essere

proporzionalmente diminuita e ridotta al 14 per cento della spesa totale.

È vero che non siamo ricchi, ma è vero altresì che siamo enormemente lungi dallo spendere ciò che per tale servizio spendono i ricchi.

Ricordate ciò che le nazioni più ricche destinano, con larghezza senza limiti, a queste spese militari.

Vediamo l'Inghilterra. Anche indipendentemente dalla guerra combattuta nel Transwaal, la quale fece sì che la spesa militare inglese sia stata, nell'esercizio 1901-902, di 3 miliardi e 250 milioni di franchi, anche indipendentemente dalla guerra e come spesa ordinaria militare di bilancio, l'Inghilterra spende annualmente fra guerra e marina 1,507,000,000; 732 milioni per l'esercito e 775 milioni per la marina.

Ed oltre un miliardo fra guerra e marina spende la Francia. (*Interruzioni del deputato Mirabelli*).

Senta, onorevole Mirabelli, io ho seguito e ascoltato molto attentamente il suo bellissimo, ma lunghissimo discorso (*Si ride*) e senza mai permettermi un'interruzione. La prego dunque di usare verso di me una equa reciprocità. E torno all'argomento.

Imperocchè io soggiungo, facendo eco a quanto disse or ora l'onorevole Rubini, e ripetè il mio collega ministro della guerra, ed avevano accennato parecchi oratori anche ne' dì precedenti, sarà proprio quando tutti gli altri Stati accrescono grandemente le loro spese militari, che noi per converso ci potremo mettere a diminuirle?

L'onorevole ministro della guerra vi ha già dato alcune cifre di questi aumenti delle spese militari in altri Stati; ma lasciate che ne aggiunga delle altre sommamente eloquenti.

Dell'Inghilterra vi diedi la spesa presente, ma desidero che tutti altresì ne conoscano gli aumenti. Parlando di spese ordinarie, e fatta astrazione da quelle per la guerra combattuta oltre mare, nelle spese ordinarie, dicevo, l'Inghilterra nei sette ultimi anni, e cioè dal 1895 al 1902, ha accresciuto le spese militari di 635 milioni; 297 milioni *di aumento* nel bilancio

ordinario della guerra; 338 milioni *di aumento* nel bilancio ordinario della marina.

Non vi dirò le cifre degli altri Stati, che pure ho qui sott'occhio e che volevo esporvi, perchè già vi furono, mi sembra, testè indicate dall'onorevole ministro della guerra, e conchiuderò chiedendo se, mentre tutti gli altri Stati così grandemente aumentano le spese militari, si possa pretendere che noi dobbiamo diminuirle.

Posto il Regno nostro tra la Francia e l'Austria, paesi eminentemente militari, dotati di eserciti poderosi, cui la Francia consacra, parlando del solo esercito di terra, 711 milioni, e l'Austria-Ungheria consacra 457 milioni, senza contare le fortificazioni, e senza dire che ancora oggi pende in prima lettura dinanzi ai Parlamenti di Vienna e di Budapest un disegno di legge col quale si domanda un altro aumento di spese militari di 20 milioni; posto fra queste due Potenze militari, il Regno di Italia, che è pure uno Stato di 33 milioni d'abitanti, dovrà, andando al di sotto della somma di 239 milioni, che comprende spesa ordinaria e straordinaria ed esige gli altri diffalchi testè indicati dal ministro della guerra, dovrà, dicevo, ridursi comparativamente ad una condizione di assoluta impotenza, tanto da nulla contare nè di fronte all'uno nè di fronte all'altro degli Stati vicini?

Io non vi dico certamente che non si possano fare utili riforme nell'esercito, e testè l'onorevole mio collega il ministro della guerra ve ne ha proposto d'importanti, fra cui alcune di quelle reclamate dall'onorevole mio amico il deputato Sacchi e da altri oratori.

Ma, se vi sono economie e riforme possibili ed utili per rendere l'ordinamento dell'esercito più saldo e poderoso, vi sono pure numerose e gravi deficienze, imperfezioni, manchevolezze, come ne riconobbe lo stesso deputato Ferri nel suo eloquente e misurato discorso, lamentando l'infelice trattamento fatto agli ufficiali inferiori; vi sono progressi desiderabilissimi da compiere per avvalorare, rinvigorire il presente ordinamento. Queste deficienze, queste manchevolezze, sopratutto avendo

noi un confine occidentale di assoluta inferiorità, un confine orientale segnato in guisa che l'Impero vicino in tutta la zona prealpina scende nei nostri versanti, e un confine marittimo della immensa estensione di coste di cui vi fu detto; tali deficienze e manchevolezze, io dicevo, vie più rendono modesta, tenue la spesa nostra sì grandemente inferiore a quella degli Stati vicini, posti in migliori condizioni di noi, mentre esse esigono provvisioni compensatrici delle economie che si possono fare.

Si potrà quindi spendere diversamente, si potrà spendere meglio, ma non già spendere meno, come suona il tenore della proposta mozione, e come sostenne l'onorevole Ferri, il quale addusse, a sostegno della sua opinione, quella certamente autorevolissima, del generale Ricotti, mentre questi, ben lungi dal voler diminuire la somma, voleva, in tempi di ben maggiori strettezze, ridurre gli organici, perchè riteneva che a questi organici non bastasse la somma allora posta a disposizione del Ministero della guerra.

Spendere meno non si può se non vogliamo del tutto isolarci dal mondo, andare a ritroso di ciò che fanno tutti gli altri Stati, anche quelli che sono meno esposti a pericoli di guerra, pel loro passato, pel loro presente, pei trattati che li proteggono, per la posizione geografica del loro territorio fra le genti europee.

Non è possibile la guerra, o per lo meno è della massima improbabilità, sostennero gli onorevoli Cerri e Ciccotti. Ma perchè questo argomento, il quale sarebbe così decisivo, non venne in mente ad alcuno, all'infuori del nostro paese?

In Francia lo stesso Jaurès, di cui al pari dell'onorevole Ferri riconosco la meravigliosa eloquenza e il coraggio civile, non meno meraviglioso nel predicare a viso aperto la pace contro tutti i propositi di rivincita; lo stesso Jaurès, dicevo, ha fatto forse la proposta di diminuire la somma delle spese militari francesi? (*Bene! Bravo! — Approvazioni*). E di quel Ministero, che pure aumentò le spese militari, faceva parte il Millerand, il quale occupa un posto così eminente tra i socialisti francesi.

E il partito socialista non ha mai fatto una simile proposta di riduzione delle spese militari in altri paesi. Io ho anzi qui sott'occhio l'ultimo numero della rivista: *Le mouvement socialiste*, organo del socialismo radicale francese, nel quale si sostiene che, per mirare ad una diminuzione delle spese militari, occorrerebbe una azione simultanea dei partiti socialisti in tutti i Parlamenti. Ora questa azione simultanea i socialisti italiani non l'hanno aspettata. (*Ilarità — Benissimo! — Commenti*).

Certamente, se gli altri Stati diminuissero le spese militari saremmo ben lieti di fare lo stesso, e l'Italia applaude ad ogni iniziativa in tal senso.

L'onorevole Sacchi, a proposito di quei servizi che distraggono l'esercito dall'istruzione militare e che forse rendono meno facile e meno considerevole l'abbreviazione della ferma, l'onorevole Sacchi, dicevo, deplorò che l'esercito sia adoperato a scopo di ordine pubblico. A questo riguardo mi permetta che io osservi come si tratti di impreteribile necessità. Certamente non è bello che l'esercito abbia un officio come questo: ma, dove mai non si è verificata questa triste necessità? Anche recentemente, lasciando i fatti della Boemia e della Russia, la stessa Repubblica francese, in quanti punti non fu, più volte, obbligata a ricorrere a tale salvezza! In Francia anzi, nel tempo del più radicale regime repubblicano, tanto l'esercito dovette adoperarsi a simile scopo in lotte gigantesche e micidiali, che nelle giornate di giugno del 1848, l'esercito francese ebbe più generali morti in quella insurrezione che non abbia avuto nella battaglia della Moskova e nelle altre più sanguinose battaglie napoleoniche.

Ed a proposito di questa dolorosa necessità, alla quale nessun paese sfugge, l'onorevole Ferri diceva che era questa la ragione, per cui nel disegno di legge, presentato dai socialisti, non si è richiesta l'abolizione dell'esercito, ma soltanto la sua riduzione. A questo riguardo, alla mia volta, mi permetto una osservazione; a me pare che in quanto sia necessario l'intervento dell'esercito per la pace pubblica, questo intervento

è tanto più utile in quanto l'esercito sia abbastanza numeroso, perchè nel caso soltanto in cui si possa disporre di forze considerevoli, basta la loro presenza a far sì che non avvengano cruenti conflitti. (*Bene! — Commenti*).

Ed ora vengo alle osservazioni fatte oggi nel suo splendido discorso dall'onorevole mio amico il deputato Barzilai, che parlò della pace.

Certamente l'Italia le modeste sue forze militari non le tiene ad uno scopo di guerra, chè io credo altri possa eguagliarmi, nessuno possa vincermi nell'avere per ardente, continuo, supremo intento la pace. L'onorevole Barzilai a tale proposito dichiarò che questa pace deve essere quale la intende il presidente della Repubblica degli Stati Uniti, non dev'essere la pace ad ogni costo.

Nemmeno io voglio la pace ad ogni costo; ma ricordo all'onorevole Barzilai che il presidente degli Stati Uniti d'America disse pure un'altra cosa, la quale viene in aiuto alla mia tesi, poichè il presidente Roosevelt disse pure che teneva ad essere forte per potere alzar la voce a favore della pace. E poichè appunto del presidente degli Stati Uniti, Roosevelt, l'onorevole Barzilai ha parlato, mi consenta di rammentare anche alcune altre parole di lui, nelle quali egli diceva che non basta avere città opulente e maestre nelle arti, mentre l'esercito e la marina sono la spada e lo scudo, che una nazione deve portare se vuol fare il proprio dovere fra le altre nazioni della terra. (*Bravo! Bene! — Commenti all'estrema sinistra*).

Noi dunque vogliamo la pace, ma appunto perchè non la vogliamo ad ogni costo, non vogliamo, non possiamo, non dobbiamo distruggere il nostro ordinamento militare; mentre sappiamo che, anche per volere la pace dignitosa e feconda, è d'uopo concorrere ad un equilibrio di forze e sopratutto è necessario essere nel mondo considerati ed intesi. (*Bravo!*)

L'onorevole Mirabelli crede che, facendo così come egli dice, si verrebbe ad una grande trasformazione degli attuali ordinamenti militari in altri più consentanei allo spirito nuovo dei tempi ed ai bisogni della difesa nazionale. L'onorevole Mira-

belli chiama il sistema da lui vagheggiato la Nazione armata. A tale riguardo già disse or ora l'onorevole mio collega, il ministro della guerra, a quale significato questa denominazione si presti, e lo stesso onorevole Ciccotti ammise che, per evitare un facile equivoco, preferiva di adoperare, nel significare il predetto sistema, la denominazione di milizia cittadina. E invero parmi l'onorevole Ciccotti dica assai bene, poichè la Nazione armata, come ognuno sa, pretendesi essere applicata tanto dall'esercito francese quanto dall'esercito tedesco, che chiamano all'esercito stesso quasi tutti i cittadini validi; sicchè *La Nazione armata* è il titolo del celebre libro del Von der Goltz, che nell'armata tedesca ravvisa appunto il carattere dell'intera nazione in armi, il prototipo della Nazione armata.

A proposito di tali milizie venne invocato l'esempio elvetico. Riguardo a questo esempio della Svizzera ha già risposto molto ampiamente l'onorevole ministro della guerra, e, alle ragioni di territorio, di confine, d'istruzione ed altre da esso addotte potrei aggiungere pure quella delle Convenzioni internazionali, che più facilmente limitano gli sforzi eventuali della Confederazione elvetica alla sola sua prima difesa.

Ma poichè l'onorevole Ciccotti ricorse, come ad argomento, ad esempio eloquentissimo di milizie cittadine, a quello recente e glorioso del popolo boero, e poichè questo esempio è generalmente dai fautori delle milizie invocato, io mi fermerò maggiormente su di esso. Imperocchè ormai può dirsi assodato che i fatti della guerra del Transwaal non avvalorano la tesi favorevole alle milizie, ma al contrario la contrastano e la oppugnano.

E invero un valore, che ha pochi riscontri nella storia, una abilità al tiro eccezionalissima, una perizia unica nel trarre profitto da ogni condizione locale, furono doti che condussero i boeri a resistere ammirabilmente, ma giammai a trarre profitto della vittoria.

L'onorevole Ciccotti, rispetto a questa guerra dei boeri, ricorse a quanto disse alla Camera l'onorevole nostro collega Dal Verme nella discussione del 1901. Ma è assai più concludente a tale riguardo citare ciò, che il nostro dotto collega ha

dimostrato analizzando con un suo recentissimo scritto il libro del generale De Wett. Imperocchè, nelle pagine dall'onorevole Dal Verme ricordate, il generale De Wett, questo ammirato duce dei boeri, con una testimonianza di cui niunò può contraddire l'irrefragabile autorità, dichiarò che fu la mancanza di disciplina, la mancanza di militari ordinamenti, la cagione che rese vane tutte le grandi qualità di coraggio, di abilità bellica, di costanza indomita, di tolleranza d'ogni privazione, di spirito di sacrificio, che erano possedute in grado altissimo da questi portentosi combattenti.

E in una pubblicazione recente dello Stato maggiore dell'esercito francese sulla guerra sud-africana si viene alle seguenti conclusioni: « Le forze boere furono costituite da una milizia di coloni, i quali avevano individualmente le più alte qualità militari, ma cui mancavano i vincoli della organizzazione e della disciplina per formare un esercito. È a questo vizio fondamentale che si deve la mancanza dei risultati decisivi in tutti i combattimenti dati dai Boeri. Una teoria seducente esalta la leva in massa di un popolo condotto dall'entusiasmo patriottico, come sufficiente a proteggere il suo territorio contro le invasioni. Se v'è un caso, in cui una tale teoria avrebbe dovuto trovare la sua giustificazione, è proprio in questo caso delle repubbliche sud-africane, nelle quali ciascun uomo è un soldato, meglio esercitato, più volenteroso, più energico di tutti gli uomini che costituiscono i nostri eserciti organizzati. Lo studio degli avvenimenti di quella guerra dimostra al contrario la debolezza di questa teoria, fa toccare con mano la insufficienza delle milizie e la loro mancanza di capacità di manovra e di offensiva, che sola può dare efficaci risultamenti in guerra ».

Queste parole amo tanto più volentieri citare, perchè l'argomento essenziale addotto dall'onorevole Mirabelli, dall'onorevole Ferri e dall'onorevole Ciccotti consiste nel dire che la nostra guerra dev'essere una guerra meramente difensiva.

Or bene, anche per una guerra che sia difensiva come scopo finale, certo si è che un esercito, il quale non sia in grado di

accingersi e lanciarsi alla offesa e che preferisca i cordoni lungamente distesi che esigono anche una maggiore dispersione di forze, è un esercito che potrà coprirsi di gloria, ma non avrà mai decisive vittorie. (*Benissimo! Bravo! — Applausi*).

È erroneo quindi parlare di difensiva per i grandi risultati di guerra, che costituiscono la salute o la rovina delle nazioni; è vano parlare di milizie irregolari.

La validità e la potenza degli eserciti sta nella loro organizzazione, nella loro aggregazione salda e compatta, nella disciplina, nella conoscenza, già conseguita in pace, dell'arte della guerra, la quale insegna ad operare con intelligente conformità dei mezzi al fine, con viste complesse, con piena coesione. Sono in altri termini le istituzioni militari, che fanno la forza delle imprese di guerra. Ed è nei quadri perciò che è riposta gran parte della riuscita di una guerra, nei quadri formati da uomini, i quali hanno l'educazione, la tradizione, il culto dell'onore, il disprezzo del pericolo, e sanno suscitare nelle masse che essi sono chiamati a dirigere e guidare, quei nobili e generosi sentimenti che sono la guarentigia dei grandi successi. (*Benissimo! Bravo!*). Ora i quadri non si improvvisano; i quadri che si formano nel momento in cui scoppia la guerra non valgono nulla. Lo seppe in Francia il Governo della Difesa nazionale, che pure, cogli sforzi ardenti e tenaci di Gambetta, aveva, ma indarno, raccolto così ingenti e valorose moltitudini, così colossali masse di armati.

Sarà forse perchè io trascorsi lunghi anni della mia vita, nella soggezione allo straniero, ad attendere un esercito italiano che invocavo bello di tutto il prestigio che lo rendesse formidabile e vittorioso (*Bravo! Bene! — Vivi e prolungati applausi*). un esercito irresistibilmente liberatore; sarà forse perchè ripenso agli inobliabili giorni della agognata indipendenza, sarà per questo, dico, ch'io vorrei che anche nei cimenti, i quali da un dì all'altro si possono trovare nei segreti dell'avvenire, noi di un simile esercito avessimo la sicurezza e la forza. (*Benissimo!*)

Del resto mi permetta l'onorevole Mirabelli e gli altri proponenti la mozione di dir loro, che i grandi uomini, di cui mag-

giormente si inorgoglisce il loro partito, non avevano diversi concetti da' miei. Carlo Cattaneo, di cui l'onorevole Mirabelli ricordava una frase, Carlo Cattaneo nel 1860, recandosi da Milano a Napoli presso Garibaldi, diceva di volere che sopratutto fossimo forti in armi, perchè allora, soggiungeva, noi faremmo tutto quello che vorremmo, mentre senza di ciò non faremmo che dei castelli in aria, i quali saranno rovesciati al primo soffio dei potenti. E Giuseppe Mazzini, egli stesso, scriveva che l'esito delle battaglie dipende da ordini e disciplina, i quali esigono un diuturno esercizio ed una forte costituzione militare; ed altrove affermava che agli ordini ed ai materiali da guerra spettano i tre quarti di una impresa, l'altro quarto spetta all'audacia ed alla fortuna.

L'onorevole Mirabelli ebbe la precauzione di premettere non essere confondibile il militarismo coll'esercito; ma io credo ancor più esatto il dire, che col nostro esercito non è possibile parlare di militarismo (*Benissimo! Bravo!*). Non è possibile parlare di militarismo con un esercito, come il nostro, così fuso e confuso coi sentimenti della cittadinanza, così immedesimato con essa, così ossequente alla legge, così alieno dall'aver avuto, come in altri paesi, non solo pronunciamenti, ma conflitti di idee, come classe... (*Applausi prolungati — Interruzioni — Rumori all'estrema sinistra*). Questo esercito adunque non dobbiamo stremarlo di forze, non dobbiamo renderlo inadatto al suo ufficio, porlo in condizioni di assoluta inferiorità di fronte agli eserciti stranieri.

Io, lo ripeto un'altra volta nel chiudere le mie parole, io non sono secondo ad alcuno nell'invocare la pace, nell'avversione ad ogni spirito d'avventura; ma in pari tempo tengo a che l'Italia abbia coscienza di un nervo nel braccio, tengo che essa dica a sè stessa che, per non essere attaccati, è necessario di generare in tutti il convincimento che le nostre forze sono capaci di affrontare ogni cimento. (*Bravo!*)

Io che concosco il patriottismo dei proponenti la mozione... (*Mormorio*): sì, lo dico schiettamente, io che conosco il patriottismo dei proponenti la mozione, mi tengo certissimo che

se si trovassero a questo posto, se avessero la responsabilità di chi regge lo Stato, terrebbero il mio stesso linguaggio.

DEL BALZO CARLO. Metteteci alla prova! (*Si ride — Rumori*).

MOLMENTI. Ci mancherebbe altro!

ZANARDELLI. Ed è appunto perchè sento la responsabilità della patria, che io prego i proponenti, per quanto abbiano accolto con irrisione tale proposta quando testè fu fatta loro dal mio collega, il ministro della guerra, io li prego non soltanto per necessaria previdenza di ministro, ma ancor più, se è possibile, per profonda coscienza di patriotta, di non insistere nella loro mozione. Se ciò non avvenisse, io prego la Camera di volerla respingere: la Camera, che non è certamente estranea alla responsabilità del Governo, ma è solidale con esso in tutto ciò che concerne la incolumità, la sicurezza e la potenza della nazione. (*Vivissimi e prolungati applausi — Moltissimi deputati si recano a congratularsi con l'oratore*).

La mozione Mirabelli fu respinta per appello nominale con 64 sì, 269 no.

Tornata del 10 giugno 1903.

Nella seduta precedente e in questa erano state svolte le proposte dei deputati Morgari, Franchetti e Fracassi per la nomina di una Commissione d'inchiesta sulla marina militare. Dopo i discorsi dell'onorevole Morin, ministro degli esteri, e dell'onorevole Bettolo, ministro della marina, l'onorevole Zanardelli presidente del Consiglio dichiarava:

(*Segni di attenzione*). È triste e doloroso l'accingersi a parlare in tanto eccitamento degli animi, quale su alcuni banchi della Camera si è potuto scorgere testè. Ad ogni modo io mi sento certissimo, per il rispetto che deve a sè stesso chi parla da questi banchi, di non trascendere in alcuna intemperanza di forma, per quanto altri me ne possa porgere l'esempio.

Sarebbe stato anche superfluo parlassi, poichè l'inutilità dell'inchiesta è stata, secondo me, in modo inconfutabile dimostrata, con la competenza che gli è propria, dall'onorevole Morin. Avrei, anche, per tale motivo, tralasciato di aggiungere altri argomenti, se non fosse il bisogno per me di esporre da una parte come i precedenti mi leghino, per necessità di coerenza, nelle mie determinazioni; e come, d'altronde, la questione assuma una capitale importanza dal punto di vista dell'esercizio dei pubblici poteri.

Molte furono le inchieste parlamentari, le quali vennero in addietro ordinate nella Camera dei deputati; ma quasi tutte ebbero un àmbito assai ristretto, come quella di cui ieri fu parlato, relativa alle Banche; come quella che concerneva una Società privata, e che diede luogo all'inchiesta concernente le ferrovie meridionali; come quella relativa alle emis-

sioni di azioni di un'altra Società privata, la Regìa cointeressata dei tabacchi; che sono i casi più noti e più celebri d'inchieste parlamentari, casi tutti in cui l'oggetto era d'una indole assai circoscritta e specialissima.

Alla Commissione d'inchiesta sulla Regìa io appartenni, e dovetti redigerne, essendone segretario, le deliberazioni verbali; e ricordo che mi toccò andare al letto del Lobbia ferito a riceverne le deposizioni testimoniali, e dovetti compilare quel fitto volume che figura nei nostri Documenti parlamentari. Conosco bene quindi quanto il tema fosse limitato, consistendo nell'indagare e giudicare sulle responsabilità morale di tre, quattro individui, e non di meno so, quanto, fra un periodo istruttorio segreto e le solennità di pubblico dibattimento, in cui degli episodi quasi tragici si alternarono con altri di una *vis comica* goldoniana, io so, dicevo, quanto tempo e quanto lavoro per questa inchiesta si è impiegato.

Ma, ad ogni modo, di queste inchieste parlamentari io, come Governo dal punto di vista dell'interesse pubblico, ne ammetterei cento, per così dire, perchè nulla, mediante tali inchieste, è compromesso nell'andamento dei pubblici poteri.

Ma vediamo se la cosa sia la stessa, quando trattasi di una inchiesta generale e sconfinata sulla Amministrazione della marina.

Sulla Amministrazione della marina, perfino dopo Lissa, una Commissione d'inchiesta fu bensì istituita, ma questa Commissione d'inchiesta fu nominata con Decreto Reale del 29 agosto 1866, e con mandato strettamente definito, in questi precisi termini, come leggesi nel relativo decreto: « sul materiale della Regia Marina ».

Vi fu è vero (come accennò or ora l'onorevole Franchetti) vi fu una Commissione di inchiesta parlamentare *sulle condizioni della marina*, nominata nel 1863, composta di 15 fra gli uomini maggiori della Camera di quel tempo, come Bixio, Crispi, Depretis, Lanza, Mancini, Sella e, unico superstite, l'illustre nostro presidente Biancheri; Commissione, come dissi,

la quale, per le ragioni che esporrò più tardi, si dimise senza compiere l'opera propria.

Ma vediamo perchè era stata proposta, come aveva avuto origine e motivo questa inchiesta parlamentare, e, se in qualche cosa io non fossi esatto, l'onorevole Franchetti, il quale la ricorda, rettificherà le mie parole. Quella Commissione fu istituita su proposta della Giunta generale del bilancio, la quale a ciò era stata determinata, come leggesi nella sua relazione, per la riconosciuta mancanza di ogni organico, in cui la Marina era lasciata, per l'inadempimento delle prescrizioni di contabilità nell'impiego dei fondi di costruzione e nell'acquisto di materiali, per gravi e continue violazioni di legge, violazioni tutte in lunga serie enumerate, con indicazioni di fatti precisi, determinati, specifici, e comprovati da documenti presentati dalla stessa Commissione del bilancio.

Ora vi è un abisso fra tali motivi e prove, e le accuse generiche messe innanzi nel caso concreto!

Nel 1882, era pure stata proposta, sulle costruzioni navali e sull'amministrazione della marina, dall'onorevole Nicotera una inchiesta parlamentare, la quale inchiesta per ciò che concerne, non già l'Amministrazione della marina in genere, ma le costruzioni navali, era stata accettata, anzi provocata dallo stesso ministro della marina. Ma la Camera, anche limitata alle costruzioni navali, la respinse, avendo gli oratori che parlarono contro l'inchiesta osservato che l'inchiesta medesima avrebbe spostato le responsabilità costituzionali, sostituendo la responsabilità della Camera a quella che incombe al potere esecutivo.

E contro l'inchiesta dichiararono allora di votare, in via di principio, e pure escludendo dal voto ogni fiducia nel Ministero, dichiararono di votare i capi dell'opposizione, come Minghetti e Ricotti. (*Commenti*).

Ma havvi un altro esempio da ricordare, di capitale importanza per me.

Dall'onorevole Mussi e da altri nostri colleghi, una Commissione d'inchiesta parlamentare venne proposta sull'Am-

ministrazione della guerra nel maggio del 1889, e dai proponenti si mise innanzi un certo numero di fatti a giustificare la proposta. Ma, siccome il campo di indagini di tale inchiesta non limitavasi a fatti determinati, per ciò appunto, il ministro Bertolè-Viale alla proposta recisamente si oppose, dichiarando che un ministro non potrebbe con autorità rimanere al suo posto quando l'Amministrazione da lui diretta fosse sotto inchiesta e quindi sotto il sospetto, dalla Camera dichiarato, di malversazioni e irregolarità riprovevoli. E la Camera respinse la domanda d'inchiesta parlamentare con 278 voti contrari, di fronte a 33 favorevoli (*Sorrisi*) e fra i voti contrari all'inchiesta l'onorevole Franchetti ricorderà che vi era anche il suo. (*Viva ilarità*).

Io era allora ministro, collega dell'onorevole Bertolè-Viale, e, consenziente nelle ragioni allora da lui addotte, non potrei certo disdire adesso ciò che mi parve giusto in quella occasione.

E tanto meno lo potrei, perchè, se nel 1889 le accuse sembrarono in parte generiche, qualche fatto, qualche prova era pure stata addotta, mentre al presente tutto si riduce, come leggesi nella mozione dell'onorevole Morgari, ad affermazione di dichiarazioni e relazioni parlamentari, ovvero, come disse ieri lo stesso Morgari di voci raccolte dai giornali, e apparirebbe quasi che si fossero avute di mira le persone più che gli atti dell'Amministrazione. E l'onorevole Franchetti a motivo dell'inchiesta adduce il bisogno di verificare se vi è preparazione alla guerra, se vi è inerzia, contraddizioni di ordini e simili.

E ciò adunque può mai bastare ad un provvedimento, che vedemmo, in questa materia, così eccezionale, come è una inchiesta parlamentare?

Anche in Francia, anche nel paese più avvezzo ad inchieste, com'è l'Inghilterra, occorrono fatti precisi e circostanze gravi perchè la Camera abbia a porre mano a ciò che concerne normalmente altri poteri, il potere esecutivo e il potere giudiziario.

E qui vengo a quelle osservazioni fatte poco fa...

Ferri. Ha dimenticato l'inchiesta Mancini sul Ministero delle finanze, accettata dal Sella nel 1865 (*Rumori*) e che non era su fatti determinati. (*Rumori vivissimi*). Quella l'ha dimenticata fra i precedenti!

Zanardelli. Non la ricordo, probabilmente se ne prendessi in mano le carte, avrei gli stessi argomenti che mi fornirono le altre da me ricordate.

Ferri. Quell'inchiesta era generica su tutto il Ministero delle finanze, fu accettata dal Sella e votata dalla Camera. Fra i precedenti va ricordata anche quella.

Zanardelli. Ripeto che non l'ho presente, avendo consultato i precedenti relativi alla marineria e alla guerra, oggetto della proposta inchiesta; se l'avessi alla mano, troverei probabilmente gli stessi argomenti suggeritimi dagli altri precedenti a sostegno della mia tesi.

L' onorevole Franchetti, dicevo, accennando alla difficoltà di ottenere nelle vie ordinarie quello che egli crede di poter scoprire, (e non capisco come le ragioni di inerzia, di poca preparazione alla guerra e simili da lui addotte richieggano tutti i mezzi istruttorii da lui desiderati) l'onorevole Franchetti, dicevo, comprende, nel testo che avete sotto occhio, della proposta deliberazione sua d'inchiesta parlamentare, comprende nientemeno che un articolo che attribuirebbe a questa Commissione i poteri giudiziarii. (*Commenti*). Ora è evidente che per quelle stesse ragioni, per quegli stessi precedenti che ho invocato...

Ferri. L'inchiesta Mancini aveva il potere giudiziario. (*Vivi rumori ed interruzioni*).

Zanardelli. Onorevole Ferri, se lei vuole interrompere, io attenderò che smetta.

Ferri. Io cito dei fatti.

Zanardelli. Ma che fatti? Chiacchiere che non possono aver fondamento. (*Interruzioni seguite da vivi rumori*).

L'onorevole Franchetti, secondo che accennavo, scrive come articolo di una deliberazione della Camera, quale è la

sua proposta d'inchiesta parlamentare, l'attribuzione alla Commissione dei poteri giudiarii. Ora, tanto più invocando egli il caso del 1863, dovrebbe pur sapere che all'uopo occorre una legge.

E appunto nel 1863, perchè invocavansi dalla Commissione questi poteri giudiziarii, era stato dal ministro Pisanelli proposto un disegno di legge, tanto è vero, com'è del resto elementare, che ciò non si può stabilire per deliberazione di una delle due Camere. (*Commenti — Interruzioni all' estrema sinistra*). Ed appunto perchè la Commissione non ottenne che questo disegno di legge fosse approvato, essendosi esso arenato in Senato, appunto per questo la Commissione si dimise dallo incarico.

L'essenziale argomentazione dei fautori dell'inchiesta compendiasi nell'intento di volere la luce, la luce piena ed intera in tutto ciò che concerne la nostra marina.

La luce credo anch'io che sia necessarissimo il farla, quando fierissime accuse vengono messe innanzi nelle stesse Aule parlamentari. E quindi la luce la voglio io pure: *odit lucem qui male agit*, dirò coll'Evangelio *secundum Matthaeum* (*Ilarità*). Ma ritenga la Camera che la luce si può fare in molti modi.

Anche coi mezzi ordinarii,non vi ha dimostrato l'onorevole Morin in quanti modi la luce siasi fatta amplissima nelle questioni di cui si tratta (*Rumori all'estrema sinistra*), presso la Commissione generale del bilancio?

L'andamento di tutte le Amministrazioni pubbliche dello Stato, come disse in una precedente discussione d'inchiesta parlamentare l'onorevole Vacchelli, è sempre oggetto d'inchiesta ordinaria in occasione dei bilanci preventivi e in quella dei bilanci consuntivi; è pure oggetto d'una specie d'inchiesta quasi ordinaria col mezzo d'interrogazioni e d'interpellanze.

Del resto, in casi gravi, già vedemmo essersi verificate inchieste per Decreto Reale; e l'onorevole Pantano, se non erro, giorni sono, nella discussione ferroviaria, citava, magnificandola, quella relazione della Commissione presieduta dall'onorevole Gagliardo, la quale appunto era una Commis-

sione nominata per Decreto Reale. E perciò io, che la luce amo quanti altri mai, prendo assoluto impegno di far sì che in ogni modo, colle più ampie guarentigie di imparzialità, di rettitudine, la verità sia accertata ignuda ed intera.

Del resto la pratica di tutti i paesi, anche di quelli che hanno una legislazione speciale larghissima in materia di inchieste, è conforme alle massime ch'io sostengo. Così nel Belgio, dove havvi sulle inchieste la legge larghissima proposta dal ministro Barra, la legge del 3 maggio 1880, nel Belgio si fu assai restii ad inoltrarsi su questa via.

E così, quando si venne a proporre dal deputato Lorand una inchiesta parlamentare sul personale ferroviario, tale inchiesta parlamentare, sebbene, relativamente a quelle di cui qui parlasi, fosse assai limitata, fu dalla Camera respinta, avendo il capo della maggioranza, il deputato Woeste, dichiarato di considerarla *quale una proposta di disorganizzazione dell'Amministrazione ed una proposta assolutamente contraria ai principî costituzionali.*

Anche in Olanda la legge sulle inchieste del 5 agosto 1850 stabilisce che la proposta deve comprendere una *specificazione esatta dell'oggetto dell'inchiesta.*

E invece le odierne proposte adoperano le formule più late, sì da tutto abbracciare e tutto invadere da parte delle Commissioni parlamentari, le quali per tal modo interverrebbero nei più minuti particolari dell'Amministrazione.

Data una sì grande latitudine dell'inchiesta parlamentare, secondo le formule che furono ora proposte, e che la renderebbero di lunga durata, è mai possibile, per ripetere le paro e adoperate dall'onorevole Bertolè-Viale nel 1889 e che calzano precisamente al caso nostro, è mai possibile che una grande Amministrazione dello Stato, alla quale è affidata la difesa nazionale, possa rimanere per mesi ed anni sotto il peso di sospetti, che non mancherebbero di moltiplicarsi, per ogni piccola notizia che venisse fuori nel corso della inchiesta, notizia che sarebbe le cento volte da una parte della stampa o dalle dicerie del pubblico amplificata ed ingrandita? Per tal modo, soggiungeva

il compianto mio collega, *anche l'Amministrazione più salda resterebbe paralizzata in modo assoluto.*

E che sarebbe poi a dirsi ora, che, per sdrucciolevole pendìo, tutto si vorrebbe mettere sotto inchiesta parlamentare? Appena proposta quella sull'Amministrazione della marina dall'onorevole Morgari e dall'onorevole Franchetti, ecco che súbito così come niente fosse, l'onorevole Fracassi ne propone una anche per l'Amministrazione della guerra (*Ilarità —Commenti*); e poco prima ne era stata presentata un'altra, che trovasi già inscritta all'ordine del giorno, sull'Amministrazione delle carceri e dei riformatorii.

E così tutte le Amministrazioni dello Stato verrebbero man mano ad essere sotto inchiesta, sotto inchiesta parlamentare; verrebbero ad essere infirmate, inceppate, paralizzate; il Ministero verrebbe ad essere esautorato, ed i poteri più delicat relativi alle grandi Amministrazioni passerebbero a chi non so davvero se possa averne la responsabilità (*Approvazioni*). Certo sarebbe nei ministri scemata quella responsabilità, la quale è fondata sulla piena libertà d'azione. (*Benissimo!*).

Il Ministero non può consentire a tale abdicazione, non può nemmeno per breve tempo, come avverrebbe colla presa in considerazione, restare in posizione di tanto discredito, in posizione di implicita inettitudine provvedere per sè stesso alla cosa pubblica; e la Camera non può richiedere che esso rimanga al potere senza forza, senza autorità, senza il pieno e normale esercizio delle proprie attribuzioni. (*Bene! Bravo!*)

Comunque, e questa è la mia conclusione, è doveroso per me di nettamente dichiarare che il Ministero (*Segni di attenzione*) non commetterà mai la pusillanimità di accettare una tale *diminutio capitis*, una permanenza al potere priva di ogni prestigio, di ogni vigore, di ogni dignità. (*Vivissime approvazioni — Applausi prolungati da diverse parti — Rumori all'estrema sinistra*).

Ritirate le due proposte Morgari e Fracassi, la Camera con appello nominale deliberò di non prendere in considerazione la proposta dell'onorevole Franchetti con 149 sì, 188 no.

Campagne di guerra

1ª Tornata del 5 luglio 1878.

Colla legge 22 gennaio 1865 erasi accordata la pensione ai Mille di Marsala sotto condizione che non avessero ottenuto poi nessuno ufficio retribuito dal pubblico erario nazionale, provinciale o comunale. Il 22 luglio 1878 fu presentato un disegno di legge per sopprimere queste restrizioni, aggiungendo la concessione della medaglia e della pensione a coloro che, imbarcatisi a Genova e a Quarto con Garibaldi, erano sbarcati a Talamone. Su di esso riferì favorevolmente l'onorevole Adamoli.

Il 5 luglio, discutendosi il disegno di legge, l'onorevole Meyer voleva estendere il beneficio a tutti gli sbarcati a Talamone, da qualunque punto fossero partiti. L'onorevole Zanardelli, ministro dell'interno, non accettava l'emendamento.

Io mi associo pienamente agli apprezzamenti della Commissione, e per quanta sia la simpatia che nutro verso tutti i prodi, verso quanti fecero dei sacrifizi per l'indipendenza nazionale, sono costretto, non solo a dichiarare di non accettare l'emendamento dell'onorevole Meyer, ma altresì a pregarlo a non insistere nell'emendamento medesimo.

Ciò devo fare anche per una incalzante ragione che fu accennata dall'onorevole Adamoli, quella, cioè, che se per avventura passasse un emendamento, il quale allargasse soverchiamente la legge, e da una parte potesse parere ingiusto verso gli altri prodi che, estendendosi il concetto, vi si dovrebbero pure includere, dall'altra parte attribuisse alla legge nella sua ap-

plicazione un ignoto, e quindi sconfinato, effetto finanziario, in questo caso potrebbe accadere nel segreto delle urne il naufragio di questa legge, di cui pur si è fatto propugnatore eloquente lo stesso onorevole Meyer.

Io credo d'altronde che, ben riflettendo, l'onorevole Meyer comprenderà che non sono punto identiche le condizioni di quelli che si imbarcarono col generale Garibaldi per l'eroica sua spedizione sui leggendari vapori *Piemonte* e *Lombardo*, e di quelli altri che vollero unirsi prima o poi alla spedizione medesima.

Se noi andassimo innanzi estendendo alla stregua del merito, di estensione in estensione, io credo che dovressimo includere ben altri, e forse anche a maggior ragione di quella che milita pei livornesi, i cui meriti furono giustamente segnalati dall'onorevole Meyer. Per esempio, súbito dopo che partirono i due vapori, il *Piemonte* e il *Lombardo*, da Genova e da Quarto, partì pure un altro legno comandato dall'Agnetta e sul quale fra gli altri valorosi si trovava, amo dirlo a titolo di grande onore, l'onorevole relatore della Commissione, il deputato Adamoli.

Questi volontari volevano partire cogli altri due legni guidati da Garibaldi, erano pronti e desiderosi d'imbarcarsi con lui; ma ebbero l'espresso ordine di restare a terra, di ritardare la partenza, e ciò unicamente nell'interesse della spedizione, per caricare un certo numero di fucili che si attendevano a Genova e che erano ritenuti necessari appena si giungesse in Sicilia.

Se dovessimo guardare quindi l'equivalenza della rispettiva posizione degli uni e degli altri, mi pare che forse a questi, che accennai, più ancora che a quelli di cui ha parlato l'onorevole Meyer, si dovrebbe estendere il benefizio del quale si tratta.

E poi vi furono altri che volevano partire coi Mille, ma rimasero a terra per ordine del generale Garibaldi; e alcuni di questi avevano pure fatto istanza per essere contemplati nel presente progetto di legge, mentre consimile domanda io non ebbi mai dai livornesi della imbarcazione di cui ha parlato

l'onorevole Lioy: ma anche per le persone suaccennate, che pur mi avevano fatta domanda, io ebbi il rincrescimento di dovere dire che non poteva procedere ad estensioni successive, le quali non si sa fino a qual punto mi avrebbero condotto.

D'altronde la schiera, di cui parla l'onorevole Meyer, non prese parte, per quanto a me consta, nemmeno alla diversione contro lo Stato romano.

Voce. Vi furono dei morti.

Zanardelli. Saranno stati altrove; ma, per quanto ricordo della storia di quel tempo, la spedizione di Zambianchi non ebbe che un combattimento a Grotte al quale, ripeto, per quanto io so, non presero parte che individui sbarcati con Garibaldi a Talamone.

In ogni modo, fossi io anche all'oscuro del vero stato delle cose, questa oscurità è una ragione di più per dimostrare che non si può ora, in séguito ad un improvvisato emendamento, senza cognizione sicura e precisa, in mancanza di dati, di documenti, venire ad includere nuove spedizioni di patriotti in una disposizione così importante.

Ritenga l'onorevole Meyer che, prima di introdurre in questa legge la disposizione per quelli imbarcati a Genova e sbarcati a Talamone, io esaminai atti, storie, documenti, e poscia non feci la relativa proposta senza seria meditazione, senza avere anche direttamente interrogato il generale Garibaldi, sebbene il generale Garibaldi avesse scritto, nel suo libro sui Mille, di considerare la schiera, di cui dispone la legge, come facente parte della gloriosa spedizione, mentre nel libro stesso non parla punto degli altri, i cui titoli ha ora propugnato l'onorevole Meyer.

Adunque, ripeto, quand'anche l'onorevole Meyer avesse pienamente ragione, bisognerebbe appurare tutte queste circostanze, bisognerebbe vedere inoltre il numero dei componenti la spedizione, per sapere a quale spesa andremmo incontro; perchè, se l'onorevole Meyer ha letto la relazione, avrà veduto che una delle ragioni, per cui si è creduto di estendere anche a quelli imbarcatisi a Genova ed a Quarto i benefic'o,

quella si è che si vide, a rigore di cifre, accertato il numero di essi, in guisa che, anche contemplandoli, si restava presso a poco nei limiti della spesa, a tal titolo preventivata nel 1867, dalla legge che ora si proponedi correggere.

Ora, potrebbesi invece, mediante un emendamento che non sappiamo a che cosa finanziariamente ci possa condurre, sconvolgere tutti i calcoli, sui quali si è basato il progetto di legge?

Ciò, allo stato delle cose, non mi sembra davvero possibile sotto alcun aspetto; epperciò io prego l'onorevole Meyer di voler rimandare ad altra occasione la sua proposta, nell'intento che, meglio studiata la cosa, possa incontrare minori difficoltà a veder coronati di buon esito i suoi nobili sforzi.

Ritirato l'emendamento, fu approvato il disegno di legge, il quale, con alcune modificazioni del Senato intese a specificar meglio che la concessione era fatta soltanto a coloro che si erano imbarcati a Quarto o a Genova sulle navi Lombardo *e* Piemonte, *divenne legge 26 gennaio 1879, n. 4708.*

Tornata del 31 gennaio 1903.

Svolta dall'onorevole Antonio di Rudinì una proposta di legge per assegnare alle figlie di Stefano Canzio e di Teresa Garibaldi una rendita vitalizia di lire 2,500, l'onorevole Zanardelli, presidente del Consiglio, accettava la proposta con queste parole:

Io dichiaro, come ciascuno può attendersi, che non solo consento assai volentieri che sia presa in considerazione, ma anche che sia poi approvata questa proposta di legge presentata dall'onorevole Di Rudinì; e mi associo pienamente ai suoi sentimenti patriottici, ringraziandolo delle sue gentili parole. Mi associo, dicevo, a tale sua proposta, e ciò in omaggio alla memoria del grande Capitano, e per un giusto riguardo alle figlie di Teresita Garibaldi, la quale fu veramente erede delle eroiche virtù dei propri genitori, alle figlie di Stefano Canzio, il quale, prode fra i prodi, partecipò alle immortali battaglie dell'epopea garibaldina. (*Bravo! Benissimo! — Approvazioni*).

La proposta divenne poi legge 15 febbraio 1903, n. 44.

Tornata del 28 marzo 1903.

Sull'ordine dei lavori parlamentari, l'onorevole Santini insisteva perchè, prima delle vacanze pasquali, la Camera discutesse il disegno di legge per accordare un'indennità ai combattenti di Mentana. L'onorevole Carcano ministro delle finanze, più che a nome del Governo, a nome di alcuni superstiti del 1867, pregava l'onorevole Santini di non insistere.

L'onorevole Santini acconsentiva a ritirare la proposta, sulla quale dava chiarimenti l'onorevole Pais presidente e relatore della Commissione. L'onorevole Zanardelli, presidente del Consiglio, aggiungeva :

Ho chiesto di parlare unicamente per il seguito, che può avere questa discussione. Io desidererei che si potesse uscirne con soddisfazione di tutti. Certamente io mi meravigliai quando sentii dire, quasi, che noi fossimo meno teneri, pei combattenti di Mentana, di qualunque altro nella Camera. L'amico Carcano è stato non solo un combattente, ma un ferito, e gravemente ferito, di Mentana. (*Bravo!*) Domando io se quei sentimenti, così vivi e patriottici, che possono allignare in altri, non alligneerebbero in lui! Ma io credo con lui che, dopo 36 anni e dopo tutti i precedenti, il suscitare, nel modo che si è fatto, una tale questione, meriti da parte della Camera molta attenzione. Io convengo col mio amico Pais, che ringrazio delle sue gentili parole, che alcuni di questi combattenti hanno dei titoli; ma dico che bisognerebbe distinguere, poichè tutti sanno che la campagna di Mentana ha avuto di quelli, che furono per qualche tempo sotto le armi, ma ha avuto anche di quelli i quali stettero sotto le armi due o tre giorni soltanto, i quali sarebbe strano che dovessero percepire sei mesi di paga. Quanto alla proposta di mettere sùbito questa legge all'ordine

del giorno non si insiste, ed io credo che non sia realmente il caso di insistere, tanto più che abbiamo delle leggi importanti, come quelle sulle università di Pisa e di Padova e sulla sanità pubblica, che debbono essere discusse. Ma, indipendentemente da questo, io desidererei che, prima di inscrivere nell'ordine del giorno questa legge, si potesse prendere col Ministero quell'accordo, che non fu completo, cui alludeva l'onorevole Santini; perchè, io amo di essere sincero, o il Governo si può mettere d'accordo a far sua la proposta, e sta bene, o altrimenti, in occasione della proposta stessa, se il Governo fosse dissenziente, io mi sentirei obbligato di fare una questione, che ho fatta altra volta, quando avevo l'onore di reggere l'*interim* del Ministero di agricoltura, la questione cioè generale e politica se, in materia di spese, vi possa essere iniziativa parlamentare. (*Benissimo!*) Fatte queste dichiarazioni che riguardano il futuro, siccome nessuno insiste perchè questo disegno di legge sia messo all'ordine del giorno, io non ho altro da dire.

Essendosi la Commissione ed il Governo messi d'accordo sopra un nuovo testo della proposta di legge, questa fu poi approvata il 24 giugno 1904 e divenne legge 8 luglio 1904, n. 340.

Questioni di interesse locale.

Ferrovia di Iseo

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 23 giugno 1876.

Il Presidente del Consiglio, onorevole Depretis, aveva fatto istanza perchè l'ordine del giorno della Camera fosse stabilito secondo le materie da lui indicate.

L'onorevole Sella, opponendovisi, osservava l'importanza di altri disegni di legge posposti e rilevava la precedenza che si dava ad un progetto di ferrovia che interessava il ministro dei lavori pubblici, la ferrovia di Iseo. L'onorevole Zanardelli, ministro dei lavori pubblici, dichiarava:

Reduce dal Senato, mi fu riferito che in mia assenza l'onorevole Sella ha dichiarato che si dava l'antecedenza ad un progetto di legge che riguardava una ferrovia la quale poteva interessare il ministro dei lavori pubblici.

SELLA. Il suo collegio elettorale.

ZANARDELLI. Il mio collegio elettorale. Tanto peggio.

Ora, io dichiaro che se avessi trovato all'ordine del giorno una legge qualsiasi, la quale avesse riguardato il collegio elettorale dell'onorevole Sella, siccome dall'animo mio è certo lontanissimo il pensiero di dare la preferenza ad un interesse qualsiasi che possa riguardare il mio collegio elettorale, avrei creduto che tali dovessero pure essere i sentimenti dell'onorevole Sella, poichè per me il fatto che un affare mi concerne davvicino è un ostacolo anzichè un eccitamento per fargli dare la preferenza.

Mi basti il dire, per dimostrare che un interesse elettorale non entra punto in cotesta questione (poichè, ripeto, un inte-

resse elettorale mi avrebbe reso restio piuttosto, pei sentimenti che io ho, a portare innanzi alla Camera un progetto di legge); mi basti il dire che questa non è che una ferrovia per la quale, se fosse stato adottato il progetto di legge proposto dall'onorevole Sella nel 1873, il Governo avrebbe avuto piena balìa di stipulare il contratto esso medesimo senza venire a chiedere l'approvazione della Camera; mi basti il dire che non si tratta che di un sussidio di lire 1000 al chilometro per trentacinque anni, nel qual caso il Governo non fa alcun sacrificio pecuniario, poichè è in larga misura compensato dai vantaggi che ne ottiene; mi basti il dire che forse nessuna ferrovia in Italia è stata costrutta con un ponte sul Po, e con un interesse strategico dimostrato di primo ordine dal nostro stato maggiore, con un contributo per parte del Governo sì tenue e con così gravi sacrifizi per parte delle provincie.

Ora io lascio giudice la Camera, lascio giudice lo stesso onorevole Sella, se, quando si porta innanzi alla Camera un progetto di legge in queste condizioni per le finanze dello Stato, possa essere mai nell'immaginazione di chi lo propone la tema di essere accusato di non rappresentare che meschini interessi elettorali. (*Applausi a sinistra*).

Provvedimenti per la città di Roma

Tornata del 27 giugno 1902.

Il giorno precedente erasi iniziata la discussione del disegno di legge per concedere un'anticipazione di 12,500,000 lire sulle annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento per la città di Roma. In questa seduta l'onorevole Zanardelli, presidente del Consiglio, rispondeva alle fatte obiezioni:

Veramente l'onorevole mio amico e collega, il ministro del tesoro, voleva parlare su alcuna delle obbiezioni finanziarie che furono messe innanzi dall'onorevole Sonnino; ma sembrami che forse non sia il caso di prolungare con questi particolari la presente discussione, e sia meglio limitarsi a rispondere alle obbiezioni d'indole generale.

Si è, dall'onorevole Sonnino, negato che il presente disegno di legge costituisca una semplice anticipazione. Eppure in realtà di null'altro propriamente si tratta. Imperocche già con la legge del 1892 l'onorevole Di Rudinì, con alto senso di patriottismo e con felice intuito delle condizioni da farsi alla capitale del Regno, aveva proposto appunto una anticipazione sulle somme già da precedenti leggi destinate al progresso edilizio di Roma. Ora, noi abbiamo seguìta quella medesima via, ed abbiamo proposto l'anticipazione di altri dodici milioni e mezzo.

L'onorevole Sonnino ed altri dissero che questo non basterà. Certamente credo anch'io che non basterà; ma ciò basta per ora, basta perchè il municipio proceda senza disagio nei lavori del piano regolatore preveduto dalle precedenti leggi,

perchè questi lavori funestamente non li interrompa, e quanto al futuro, se noi fossimo a questo posto, indubbiamente provvederemmo.

Ciò premesso, vengo alle osservazioni di altra indole che sono state fatte sul disegno di legge. Io sarò molto breve, poichè effettivamente, allorquando io vedo che le nostre proposte sono approvate da una Commissione così autorevole, come è la Commissione del bilancio, costituita da uomini eminenti di tutte le frazioni della Camera, ed essa è unanime a favore delle proposte medesime, me lo perdonino gli oppositori, ma io non temo che il progetto possa soffrire qualsiasi jattura. Noi nel formularlo ci siamo ispirati agli interessi di questa incomparabile città, e per raggiungere più sicuramente lo scopo abbiamo creduto che meglio fosse procedere di pieno accordo col Municipio di Roma.

Gli onorevoli Celli e Fradeletto hanno fatto molte osservazioni igieniche, artistiche, accennando anche ad altri lavori che crederebbero preferibili a quelli i quali formano parte della tabella proposta dal Municipio medesimo, ed hanno fatto acerbe critiche ai lavori i quali entrano nella tabella predetta.

Io però credo che sarà riconosciuto da tutti che in questa materia, fra gli infiniti lavori che per una città come Roma si possono desiderare, il campo è sconfinato. Di lavori se ne possono proporre all'infinito, le preferenze possono essere differentissime, le scelte possono essere fatte sotto molti punti di vista, con criteri assai diversi. Ma, ad ogni modo, si permetta anche a me di affermare, che, più che alle opinioni individuali, per quanto autorevoli, dei singoli deputati, come autorevol sono di certo quelle degli onorevoli Celli e Fradeletto, che vivamente ringrazio di essere stati così gentili e deferenti verso di me, più che ad opinioni individuali, dicevo, io credetti di aver fede nel voto unanime della Rappresentanza elettiva del Comune di Roma.

E poichè l'onorevole Fradeletto fece appello a qualche artista che non ha nominato, lasci che gli osservi come in questa rappresentanza del comune di Roma sieda, non solo nel Con-

siglio, ma nella Giunta che sceglie, propone, delibera i lavori, un uomo che si chiama Ettore Ferrari, il quale, quanto a piena conoscenza ed intelligenza delle condizioni e delle convenienze edilizie ed artistiche di Roma, non è certamente secondo ad alcuno.

E circa alle critiche concernenti la scelta dei lavori, per citare un esempio, l'onorevole Fradeletto fece, parmi, delle obbiezioni a quella parte dei lavori proposti che costituisce la via, la quale andrebbe dalla piazza Navona al ponte Umberto ed al palazzo di Giustizia, ed egli si mostrò contrario...

FRADELETTO. A tutte e due.

ZANARDELLI. Parmi abbia parlato di questa in particolare; ma egli ha letto la pregevolissima relazione dell'onorevole Boselli, avrà veduto che invece le preferenze, le raccomandazioni della Commissione generale del bilancio sono precisamente per questa via che va da piazza Navona al ponte Umberto, al palazzo di Giustizia, e checchè ne dica l'onorevole Fradeletto...

FRADELETTO. Non parlo di questa via, parlo specialmente dell'altra.

ZANARDELLI. Ho piacere di avere determinato questa dichiarazione dell'onorevole Fradeletto; poichè mi pareva impossibile che l'onorevole Fradeletto, il quale ha così alto e squisito il senso dell'arte, non dovesse sentirsi scandalizzato, come tutti siamo, del modo di accesso al ponte Umberto, ed io che ebbi assai spesso occasione di recarmi con forestieri al ponte Umberto e al palazzo di Giustizia, non udii che parole di sommo stupore per quelle due famose rampe che sono veramente un obbrobrio, non solo edilizio ed artistico, ma anche d'ogni più elementare comodità. Ed aggiungerò pure che questa nuova via della quale io parlo dovrebbe premere anche all'onorevole Celli tanto sollecito dal lato igienico della questione; gli dovrebbe premere l'eliminazione di quell'enorme sconcio, pel quale, allato ad una specie di trincea o di tunnel, vediamo quegli angiporti molto peggio che catulliani, i quali da un pezzo si porgono alla ammirazione di

tutti gli stranieri che si recano continuamente a Castel Sant'Angelo, a San Pietro, al Vaticano.

Detto questo per dimostrare quanto effettivamente noi ci siamo ispirati anche ad un criterio artistico, io mi permetterò un'ultima osservazione riguardo a ciò che ha detto l'onorevole Sonnino. Mi rincresce che l'onorevole Sonnino abbia un po' l'abitudine di inacerbire le questioni. (*Si ride*). L'onorevole Sonnino ha detto che i ministri hanno fatto tali proposte per acquistare popolarità. Ora io assicuro l'onorevole Sonnino che assai prima di essere ministro, quando deputato a Torino, a Firenze, volgevo gli sguardi a Roma e consideravo mèta anelata, ideale supremo l'averla a capitale, indipendentemente da ogni popolarità io non so che cosa avrei fatto per rendere degna di sè stessa questa Roma rivendicata dall'Italia. (*Approvazioni*).

SONNINO. Questo non c'entra.

ZANARDELLI. C'entra moltissimo, perchè ella suppone che sia per popolarità che io abbia proposto ciò che invece in me è inspirato soltanto da un sentimento antico e profondo dei doveri che l'Italia ha verso Roma.

Ciò posto, prego la Camera di votare volonterosamente questo disegno di legge.

Ieri abbiamo con tanta concordia sciolto il debito verso Napoli: sciogliamo oggi il nostro debito verso Roma, dove la nuova Italia ha così alti doveri da compiere, per far sì che nei lavori edilizi da eseguire qui in Roma questa nuova Italia non sia troppo lungi dai regimi di Governo che la hanno preceduta da secoli. (*Vivissime approvazioni — Applausi*).

Il progetto di legge fu approvato nella stessa seduta e divenne legge 7 luglio 1902 n. 306.

SENATO DEL REGNO

Tornata del 2 luglio 1903.

Con legge 26 dicembre 1901 n. 519 era stato deliberato l'acquisto di Villa Borghese per essere ceduta gratuitamente al Comune di Roma a condizione di trasformarla in pubblico giardino;

Fatto l'acquisto, erano sorte difficoltà circa le modalità della consegna al Municipio.

L'onorevole Filippo Mariotti chiedeva che il Presidente del Consiglio istigasse i proprî colleghi a fare sollecitamente la consegna della Villa Borghese al Municipio di Roma.

L'onorevole Zanardelli, Presidente del Consiglio, rispondeva:

Io ringrazio il senatore Mariotti delle parole immensamente gentili con le quali ha voluto riconoscere gli sforzi da me fatti allo scopo di promuovere sempre in Roma tutto quello che costituisce la sua grandezza artistica, e in ispecie (quanto all'argomento di cui s'intrattenne) per dotare Roma di questa passeggiata di Villa Borghese che può essere una delle più belle passeggiate del mondo, come benissimo hanno detto i senatori Mariotti e Vitelleschi.

L'onorevole senatore Mariotti ricordò le difficoltà, che ho superato per condurre a compimento la legge di acquisizione allo Stato e di gratuita cessione al municipio di Roma della grande Villa Borghese.

Le difficoltà invero sorsero non tanto riguardo all'approvazione del disegno di legge quanto negli stadi successivi.

Sembrava dovessero essere per l'acquisto della Villa superati, per intervento di capitali stranieri, i tre milioni a cui soltanto il Governo poteva spingere il prezzo mediante il quale

rendersi aggiudicatario della Villa Borghese. E perciò si era studiato anche se non fosse possibile un modo di scongiurare tali pericoli evitando l'asta.

Ma su questa via non si è riusciti: l'asta ebbe luogo e non si verificarono i pericoli che erano stati intraveduti: divenne deliberatario il Governo.

Dopo che la villa per tal modo divenne di proprietà dello Stato, avendo lo Stato voluto per legge che la splendida Villa venisse concessa gratuitamente al comune di Roma, seguirono le pratiche intese a dare esecuzione alla legge. Ed oltrechè alla legge trattavasi pure di dare esecuzione a quell'ordine del giorno approvato dal Senato (1), che fu ricordato dall'onorevole senatore Mariotti.

Il Senato ricorderà in che consista questo ordine del giorno. Poichè il disegno di legge per la cessione di Villa Borghese al municipio di Roma fu compilato senza aver presente l'altro disegno di legge con il quale lo Stato acquistava la Galleria Borghese, ne venne che nel disegno di legge riguardante la Villa non furono prevedute quelle circostanze, le quali dal fatto di trovarsi lo Stato in possesso della Galleria Borghese necessariamente derivavano. A queste circostanze si dovette, nel provvedere alla esecuzione della legge, aver riguardo. Perciò prima condizione che il Governo credette di porre al Municipio in occasione della cessione della Villa si fu questa, che non solo l'uso del palazzo, come si esprimeva l'ordine del giorno votato dal Senato, ma la proprietà stessa del palazzo dove è collocata la Galleria debba rimanere di proprietà dello Stato, affinchè esso non avesse la Galleria in un edificio altrui; il che da parte del sindaco non fu oggetto di alcuna obbiezione.

(1) Approvato nella seduta 18 dicembre 1901 e del seguente tenore: « Il Senato, confidando che il Governo del Re nell'atto di cessione della Villa Borghese al Municipio di Roma si mantenga il diritto di conservare il Museo e la Galleria nel palazzo ove hanno sede e si riservi, di accordo col Municipio, tanto spazio di terreno quanto ne possa occorrere per la costruzione di uno o più edifici da destinarsi alle collezioni artistiche e storiche dello Stato e all'Istituto di Belle Arti, passa alla votazione della legge ».

Rimaneva l'altro punto dell'ordine del giorno del Senato, quello, cioè, concernente alcuni terreni che si vollero nella Villa riservati allo Stato, pel caso in cui il medesimo credesse che altri Istituti artistici, i quali si trovano disagiati dentro la città, dovessero essere collocati in fianco al predetto grande palazzo che contiene quella che era la più bella Galleria privata del mondo. Per determinare l'ampiezza e l'ubicazione di tali terreni vi furono delle perizie recenti, vi fu una scelta di terreni, sicchè la determinazione di tali aree credo verrà certo e facilmente risoluta.

Vi è poi l'altro punto dipendente da quell'articolo della legge che si riferisce alla scuola agraria, e su questo punto tra il ministro di agricoltura e il sindaco di Roma pendono trattative che io credo avviate a buon punto, sicchè assicuro gli onorevoli senatori Mariotti e Vitelleschi e il Senato che la questione verrà presto risoluta, e io metterò certo anche personalmente il massimo impegno per far sì che il Municipio, e per esso il pubblico, abbiano libero l'uso di questa singolarissima fra le passeggiate delle maggiori Capitali del mondo.

Provvedimenti per la città di Firenze

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 10 maggio 1878.

Il giorno precedente erasi iniziata la discussione del disegno di legge per la nomina di una Commissione d'inchiesta sull'amministrazione del Comune di Firenze, e vi avevano discorso gli onorevoli Sonnino, Plebano, Pianciani e Mari. Nella attuale avevano discorso gli onorevoli Pericoli, Barazzuoli e Finzi. L'onorevole Zanardelli, ministro dell'interno, dichiarava:

Sul finire della seduta di ieri ho udito che da molte parti si chiedeva la chiusura della presente discussione; io però non credetti opportuno di prendere la parola, perchè tutti gli oratori che avevano partecipato alla discussione avevano parlato in favore del progetto di legge; e, come era naturale, se rispondere doveva, era necessario che lo facessi oppugnando le obbiezioni che contro il progetto medesimo potessero sorgere.

Ora, siccome l'onorevole Finzi appunto ha combattuto il progetto medesimo, io mi faccio un dovere di rispondere immediatamente alle sue obbiezioni.

Noto, sino da ora, che la nostra proposta non solo incontrò l'unanime approvazione degli Uffici, non solo incontrò ugualmente unanime l'adesione della Giunta parlamentare, ma, come accennavo, incontrò tutti assenzienti gli oratori che ne hanno trattato finora, alcuno dei quali, come l'onorevole Pianciani, parlò con patriottico ardore non solo a favore dell'inchiesta, la quale, notisi bene, è la sola cosa che noi domandiamo, ma a favore altresì del sussidio da accordarsi alla città di Firenze.

Qual è l'obbiezione - e obbiezione, ove avesse fondamento, effettivamente assai grave - che ha posto innanzi l'onorevole deputato Finzi? Egli disse: Guardate che voi, col vostro progetto di legge, venite a costituire un precedente, il quale può essere funesto. Ciascuno degli altri comuni, i quali si trovano con uno squilibrio finanziario, potrà invocare le deliberazioni attuali allo scopo di trarne profitto anche per sè medesimo. Ora, mi permetta l'onorevole Finzi di rispondergli che ciò proprio non sembrami risulti dall'attuale progetto di legge. Se noi avessimo presentato una proposta concreta di sussidio, io capirei le obbiezioni che nel medesimo senso, dipendentemente dalle proposte che avessimo fatte, l'onorevole deputato Finzi potrebbe sollevare.

Ma noi abbiamo soltanto chiesto e chiediamo che la Camera stessa investighi se sussistano o non sussistano le ragioni, che pongono Firenze in una condizione eccezionalissima in confronto di tutti gli altri comuni del Regno. Quello che l'onorevole Finzi dà per risoluto è quello invece in cui consiste la questione: se, cioè, data la condizione di Firenze, ove si facesse qualcosa dallo Stato in suo favore, si costituisca o non costituisca il precedente che tutti in questa Camera assai giustamente paventano e vorrebbero evitare.

Ciò premesso, potevamo noi decentemente rifiutarci persino a questa *presa in considerazione* della situazione specialissima di Firenze, dei titoli speciali che in questo senso Firenze possa vantare? Potevamo noi di fronte alla dolorosa sospensione dei pagamenti ivi avvenuta, di fronte all'allarme ivi destatosi in tutti gli ordini dei cittadini, di fronte alla ripercussione seguita su tutti gli interessi pubblici e privati non pure in Firenze, ma in tutta la Toscana, potevamo noi, io diceva, rimanere addirittura inerti e indifferenti spettatori?

Dovevamo noi astenerci completamente, e perfino dal proporre che almeno si investighi se sia effettivamente vero che, soltanto per l'interesse generale della nazione, Firenze si trova in questa posizione, che essa pretende affatto eccezionale di fronte a quella di tutti gli altri comuni del Regno?

Ed è precisamente in forza di queste considerazioni, che sembrami dovere lo stesso onorevole Finzi comprendere come le obbiezioni da lui poste innanzi avrebbero la loro sede naturale, quando si fosse a discutere il progetto che in seguito all'inchiesta parlamentare venisse presentato per un sussidio: ma sono intempestive, contrapposte alla investigazione che noi proponiamo. Imperocchè a questo proposito mi permetta l'onorevole deputato Mari di osservare, che egli ha dato alla nostra proposta d'inchiesta una troppo ampia interpretazione; interpretazione tanto meno ammissibile, in quanto che è contraddetta non solo dalla natura della proposta che abbiamo fatta, ma eziandio dalla lettera del progetto di legge che abbiamo presentato. L'onorevole Mari mi permetta di dirgli che ha dimenticato una parola essenzialissima, un *se*, che nel nostro progetto di legge si rinviene.

L'articolo 1 del progetto dice infatti: « Una Giunta procederà ad una inchiesta sull'amministrazione del comune di Firenze per riconoscere *se* ed in quale misura il presente squilibrio delle finanze di quel comune derivi da spese straordinarie incontrate regolarmente per un interesse generale della nazione ».

Ed infatti, se noi avessimo creduto che matura effettivamente per chiedere lo stanziamento di un sussidio fosse la questione, egli è evidente che noi saremmo venuti alla Camera presentando un progetto di legge per il conferimento di un sussidio, come intendevano di fare i nostri antecessori. Ora ognuno vede che, se invece abbiamo proposto l'inchiesta, egli è perchè non ci sembrava vi fossero gli elementi, i quali fin d'ora attribuissero un titolo a Firenze per ottenere un determinato sussidio.

Ciò ben assodato e chiarito, affinchè non restino equivoci, aggiungerò ora brevissime parole relativamente agli ordini del giorno che vennero proposti dall'onorevole Sonnino e dall'onorevole Plebano ieri, nonchè all'eccitamento fattomi oggi dall'onorevole Finzi, eccitamento il quale, analogamente all'ordine del giorno Plebano, concerne i provvedimenti che

si reputano necessari, non solo per le condizioni finanziarie di Firenze, ma per quelle di tutti i comuni del regno in generale.

L'onorevole Sonnino ha proposto un ordine del giorno, col quale la Camera invita il Ministero a presentare un progetto di legge inteso a limitare ai comuni, in modo assoluto, la facoltà di sovrimporre ed imporre balzelli oltre una certa misura, a rendere obbligatoria una sanzione legislativa per tutte quelle deliberazioni che impegnano in qualsiasi modo il patrimonio comunale, e infine a stabilire la procedura in caso di sospensione di pagamenti.

Ora l'onorevole Sonnino permetta di dirgli che le stesse ragioni, le quali mi fanno parere intempestive alcune delle osservazioni fatte dall'onorevole Finzi e dall'onorevole Mari, *a fortiori* mi obbligano a considerare come affatto intempestive le sue. Sarebbe, quando venisse eventualmente portata innanzi alla Camera una proposta di sussidio, sarebbe allora soltanto che sorgerebbe il caso di ventilare il modo, secondo il quale questo sussidio dovesse essere erogato, cioè se questo sussidio si avesse a corrispondere in favore del municipio in via pura e semplice, ovvero colle distinzioni escogitate dall'onorevole Sonnino, con cui vorrebbesi depurata la sorte del comune da quella dei suoi creditori; distinzioni che nè la legislazione civile, nè quella amministrativa permette oggi certamente di istituire.

Ma venendo anche alle proposte concrete e specifiche contenute nell'ordine del giorno del deputato Sonnino, alle proposte colle quali si invita tutto il Ministero a presentare una legge per limitare in modo assoluto ai comuni la facoltà di sovrimporre, onde, in secondo luogo, far sì che ogni spesa straordinaria debba essere sottoposta all'approvazione del Parlamento, ed onde stabilire infine la procedura da adottarsi in caso di sospensione di pagamenti, da parte dei comuni, dichiaro che, pur non accettando l'eccitamento fattomi dall'onorevole Mari, il quale mi diceva, che in nome dei principii liberali, dovessi respingere sdegnosamente quest'ordine del giorno, mi permetterò invece di procedere con maggiore cor-

tesia, ma con non minore efficacia, pregando, cioè, l'onorevole Sonnino a non insistere in questo suo ordine del giorno.

Egli si sarà infatti ben di leggieri immaginato che, rispettoso come sono delle autonomie comunali, anzi, fervidissimo fautore delle medesime, non potrei in modo alcuno aderire al suo ordine del giorno, il quale, invece che alleviare, aggraverebbe le restrizioni che una serie di leggi derogatrici alla legge comunale e provinciale hanno recato in ogni libero movimento dei nostri comuni. Mediante le preindicate leggi, in ciò che si riferisce alla facoltà di sovrimporre da parte dei comuni, si è già corso assai nella via delle restrizioni, mentre, ripeto, ai comuni furono mano mano tolte parecchie delle facoltà che, secondo la legge comunale e provinciale del 1865, ad essi appartenevano. Laonde io non so come si possa parlare di soverchia libertà che in questo senso abbiano i comuni, mentre parmi assolutamente esatto il dire l'opposto, il dire anzi che i comuni sono ridotti in istato di non avere libertà alcuna sotto questo punto di vista.

E in verità dopo la legge 14 giugno 1874 i comuni italiani sono ridotti alla seguente condizione: le spese obbligatorie essi non possono non farle, le spese facoltative, ai termini della legge del 1874, non possono farle.

Ora, dopo che i nostri comuni sono ridotti in una tale posizione, non è veramente un'irrisione il dire che a favore, dei medesimi vi sia troppo ampia libertà? Se dunque squilibrio avvi da parte dei comuni non può certo dipendere da troppa latitudine che loro lasci al presente la legge. E nemmeno potrei accettare l'ordine del giorno Sonnino in quella parte, la quale mira a far sì che quell'ufficio il quale è affidato a termini della legge attuale, alla deputazione provinciale, venga al Parlamento attribuito; e nemmeno ancora potrei ammettere che, secondando l'ultima parte dell'ordine del giorno Sonnino, si dovesse stabilire una procedura speciale per il caso dei fallimenti dei comuni, quasichè si possa considerare come un fatto normale il fallimento dei comuni, in guisa

che si debba regolare con legge il modo con cui al medesimo si debba procedere.

In un ordine d'idee ben diverso da quello dell'onorevole Sonnino, il deputato Plebano ieri, come anche oggi il deputato Finzi, chiedono che il Ministero abbia a presentare i provvedimenti necessari affinchè il sistema tributario dei comuni e delle provincie risponda ai loro bisogni, alle esigenze della giustizia e sia in armonia col sistema tributario dello Stato.

Parmi infatti che anche il deputato Finzi, come l'onorevole Plebano, se non nei particolari, almeno nel concetto, nello scopo, voglia ciò che propose l'onorevole Plebano, inquantochè rivolse al Ministero gentile preghiera, perchè noi ci occupassimo della condizione di tutti i comuni del regno; comuni, i quali sono invero generalmente in condizioni finanziarie assai difficili, e lo sono per le ragioni che ho accennato or ora, vale a dire perchè, da una parte, si venne ad accrescere continuamente il numero delle spese obbligatorie, dall'altra si vennero a diminuire le loro risorse, togliendo la facoltà ad essi di appigliarsi ad alcune sovrimposte, dalle quali traevano il principale mezzo di far fronte alle proprie spese.

L'onorevole Plebano ha citato la relazione di una Commissione, che si è occupata del riordinamento del sistema tributario comunale; ed io credo che l'onorevole Plebano alludesse alla Commissione, di cui fu relatore l'onorevole Pallieri.

Quella Commissione si occupò infatti con moltissima cura dell'argomento ed ha presentato una notevolissima relazione.

Cominciati così, come sono, questi studi, l'impegno che l'onorevole Plebano e l'onorevole Finzi desiderano che io assuma, lo assumo di buon grado, tanto più inquantochè non vi è in esso un limite di tempo che ci sia prefisso, tanto che il Ministero debba occuparsene *illico et immediate;* nel qual caso non gli sarebbe possibile di fronte alla necessità che ha di occuparsi dei progetti di legge che deve entro brevissimo tempo presentare.

Ma, ripeto, nelle condizioni ampie e generali in cui è fatto, il predetto impegno lo assumo tanto più volontieri, in quanto che era già nelle mie idee di provvedere a tale bisogno, e a questo scopo credo che possa giovare assai anche l'inchiesta che noi faremo sul comune di Firenze, dappoichè a Firenze appunto gli inconvenienti del sistema tributario comunale produssero le conseguenze più funeste e disastrose.

Da tali disastrose conseguenze, che ivi giunsero al punto da determinare una deplorabilissima sospensione di pagamento, la Commissione parlamentare prima e il Parlamento poi potranno trarre salutari osservazioni, anche per ciò che concerne la questione generale, sulla quale richiamarono l'attenzione del Ministero gli onorevoli deputati Plebano e Finzi.

Io non ho altro da aggiungere; e spero che la Camera, considerata l'inchiesta nei veri limiti, entro i quali il Ministero intende che sia considerata, limiti che perciò appunto mi stava a cuore di definire, vorrà fare buon viso alla proposta del Ministero, la quale, ripeto, è confortata dal voto di tanti autorevoli deputati, dall'opinione unanime degli Uffizi, dal concorde ed autorevole appoggio della Giunta parlamentare.

In risposta all'onorevole Crispi soggiungeva:

Siccome l'onorevole Crispi ebbe ad accennare che io faceva parte del Gabinetto, in cui si consentirono queste anticipazioni, accennando pure che questo atto potesse risguardarmi più direttamente, inquantochè, secondo che egli notava, la deliberazione sarebbe stata presa in Consiglio dei ministri, così io debbo dichiarare che non declino alcuna responsabilità, sebbene possa asseverare che io nel mese di giugno non mi trovava certo al Consiglio dei ministri, nel quale sarebbe stato trattato quell' argomento. E dico ciò tanto più, perchè desidero far persuaso l'onorevole Crispi che, ove fossi stato presente ed ove quindi fossi stato informato delle cose, avrei potuto credere allora mio debito di fare quella parte stessa che egli ha fatto. (*Benissimo!*)

Per ciò che riguarda poi la presentazione di questo progetto di legge, io credo che ciascuno dovesse essere pienamente libero di ritenere più conveniente un'inchiesta parlamentare, come quella che noi abbiamo proposta, che un progetto di legge per un sussidio a Firenze.

Quest'ultimo partito, dico il vero, credo non sarebbe stato opportuno, e le stesse manifestazioni, che si produssero oggi dall'uno e dall'altro lato della Camera, mi dimostrano come la questione del sussidio non fosse matura e come fosse quindi più conveniente il presentare, come abbiamo fatto, questo progetto d'inchiesta parlamentare.

Lo credo anche per un'altra ragione accennata pure dalla relazione della Giunta parlamentare, che cioè gli studi che furono fatti prima d'ora furono esclusivamente studi di ragionieri, studi meramente contabili, mentre la questione va essenzialmente risolta con dei criteri politici.

Per queste ragioni sarebbe stato prematuro, a mio avviso, il progetto di legge per il sussidio; laonde io ho ritenuto fosse preferibile di adottare la proposta di una inchiesta parlamentare.

SENATO DEL REGNO

Tornata del 2 luglio 1878

Discutendosi il disegno di legge per concedere una proroga al pagamento del canone dovuto dal Comune di Firenze per abbuonamento alla riscossione dei dazi di consumo, l'onorevole De Cesare rilevava gli scarsi mezzi finanziari che rimanevano a Firenze, chiedendo al Ministero in qual modo vorrà provvedere all'esercizio di quei poteri comunali pei quali si richiedono i mezzi corrispondenti.

L'onorevole Zanardelli, ministro dell'interno, rispondeva:

Io trovo giustissima e plausibilissima la preoccupazione dell'onorevole senatore De Cesare riguardo ai servizi pubblici della città di Firenze, poichè sarebbe una cosa veramente calamitosa che a Firenze, in forza del dissesto che si è verificato nelle finanze del Comune, non si potesse provvedere a ciò che è elementarmente richiesto dalle condizioni di una città qualsiasi, e tanto più di una città così illustre e benemerita come è Firenze.

Ma a tale riguardo faccio osservare che effettivamente non è esatto che con questo progetto di legge si assottiglino i mezzi di cui Firenze potrebbe disporre; anzi, precisamente all'opposto, i mezzi di cui Firenze può disporre vengono con questa legge accresciuti, poichè se questo progetto di legge non fosse, il Governo sarebbe obbligato a farsi pagare anche delle quote arretrate del dazio-consumo governativo; ed invece, a termine di questo progetto, il Governo è dispensato dall'obbligo d'esigere queste quote arretrate. Il Governo d'altronde, dal giorno in cui viene ad assumersi l'andamento di questo ser-

vizio se, all'infuori dell'arretrato, si farà pagamento delle quote ad esso spettanti, metterà però a disposizione del comune di Firenze ciò che costituisce le quote comunali di dazio consumo, il provento di ogni genere di quelle parti di dazio consumo che vanno a profitto del Comune medesimo. Le relative somme invero non resteranno intere al Comune, ma non gli resteranno intere per un'altra ragione; perchè, cioè, sono già state assegnate in pagamento a qualche suo creditore, al Credito mobiliare, se non erro; ne resterà ad ogni modo al Comune una parte considerevole, della quale potrà valersi per i servizi pubblici.

Però sta sempre che per la circostanza appunto che tanto una parte del dazio consumo come una parte della sovraimposta ai tributi diretti, che sono i principali proventi dai quali le proprie risorse deriva il Comune, sono impegnate a creditori privilegiati, fatta deduzione di queste somme, non si potrebbe completamente provvedere ai pubblici servizi, per cui ben giustamente, sotto questo aspetto, l'onorevole De Cesare domandava se il Governo intende di altrimenti provvedere. A questo proposito, io dirò che il Governo si è preoccupato di tale stato di cose e non volendo lasciare che i pubblici servizi siano compromessi, non volendo anzi che neppure cessino i pubblici lavori in quella città, ha deliberato di provvedere per mezzo della Cassa dei depositi e prestiti, non già alla sola continuazione dei pubblici servizi per tutto il corrente anno, ma altresì alla somministrazione al Comune delle somme necessarie alla prosecuzione dei principali lavori in corso, ed all'iniziamento di altri che riescono di grande urgenza. Abbiamo disposto insomma che si possano per quasi un milione di lire compiere a Firenze dei lavori edilizi utilissimi ed urgenti e precisamente i lavori di un fognone incominciato, e di un altro da incominciarsi a Borgo Ognissanti, operando ivi anche il completamento della canalizzazione dell'acqua potabile. Il Governo adunque provvede per tutto l'anno corrente, non solo per i pubblici servizi, ma altresì per il compimento dei lavori urgenti già incominciati, e di quegli altri riguardo ai quali

non si potrebbe senza pubblico danno tralasciare l'incominciamento.

Ed a tutto questo provvede, s'intende, soltanto in via di anticipazione, non potendo il Governo precorrere il lavoro e gli studi della Commissione d'inchiesta, e non rendere alla Commissione medesima, composta di membri dell'uno e dell'altro ramo del Parlamento, tutto il rispetto di cui è degna. Ecco gli schiarimenti che posso dare ed i quali, spero, faranno pago l'onorevole senatore De Cesare.

Condizioni di Napoli e del Mezzogiorno

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 13 dicembre 1901.

Il 9 dicembre erasi iniziata la discussione delle due mozioni presentate rispettivamente dall'onorevole Luigi Luzzatti e dall'onorevole Salandra, con moltissimi aderenti, in favore delle provincie del Mezzogiorno, così concepite: La prima: « La Camera, convinta che sia un alto dovere di Stato e di solidarietà nazionale il cooperare a che tutte le parti d'Italia si avvicinino nella loro prosperità, contribuendo insieme a realizzare la grandezza della patria, confida che il Governo vorrà provvedere al più presto a restaurare, con proposte di legge e con atti economici e sociali, le condizioni non liete di Napoli, delle altre provincie del Mezzogiorno e delle Isole ». La seconda: « La Camera invita il Governo a presentare non oltre il 20 dicembre 1901 disegni di legge: a) *per i provvedimenti economici a favore della città di Napoli;* b) *per l'acquedotto pugliese;* c) *per i lavori pubblici e per gli altri provvedimenti più urgenti, intesi a svolgere la produzione e ad agevolare il traffico e le esportazioni dell'Italia meridionale ed insulare ».*

La discussione era continuata nelle tornate 10, 11, 12, 13 dicembre. In questa il presidente del Consiglio, onorevole Zanardelli, così esplicava il parere del Governo:

Onorevoli colleghi, così ampia è stata la discussione, che io attentamente ho seguìta in questi cinque giorni, così vasto il campo degli argomenti in essa trattati, che a me sarà impossibile seguirla in tutte le parti del suo svolgimento.

Ma alla necessaria limitazione in estensione, cercherò di supplire con la precisione concreta delle mie dichiarazioni.

E così mi perdoneranno gli eloquenti oratori, se non potrò a tutti tener dietro con esaurienti risposte. Mi perdoneranno se non potrò, ad esempio, occuparmi dei complicati e faticosi problemi, tanto antichi e sempre nuovi, del credito agrario, del debito ipotecario, se non potrò occuparmi della influenza della legge di riforma elettorale sulle condizioni del

Mezzogiorno o del Settentrione, nè delle Opere pie, nè dei porti, delle strade rotabili nazionali o di serie, o d'altro ancora. Mi perdoneranno con tanta maggiore indulgenza, in quanto, in compenso, sarò molto chiaro ed esplicito rispetto a quei provvedimenti, che dal Governo principalmente attendono le patriottiche popolazioni del Mezzodì.

Alle interpellanze ed alle mozioni, che poi dilagarono, diedero origine gli ultimi avvenimenti di Napoli, e la poderosa relazione della Commissione d'inchiesta, che ebbe così grande eco in tutto il Paese.

Dietro questa relazione della Commissione d'inchiesta, furono indette le elezioni generali pel municipio di Napoli, e il Governo si felicita di aver resistito serenamente agli eccitamenti con cui da molte parti lo si spingeva a ritardare, a prorogare queste elezioni.

Diniegandosi all'indugio, il Ministero da una parte obbedì ad un pensiero di legalità, che in ogni cosa vuole inflessibilmente mantenuta. Ma dall'altro lato il Governo si è pure inspirato al pensiero che la cittadinanza napolitana non potesse essere sottratta alle sue normali condizioni di vita municipale, senza offenderla, senza contrariarne i sentimenti, perchè nulla è più umiliante per un popolo, che sentir pronunciare verso sè stesso una specie di civica degradazione. (*Bravo! — Approvazioni a sinistra*).

Noi avemmo fede nelle virtù latenti del popolo napolitano. Abbiamo voluto perciò che Napoli fosse ridata a sè stessa; e Napoli ridata a sè stessa trovò il senno ed il vigore di costituirsi una rappresentanza universalmente applaudita, un'amministrazione integra, rispettabile e rispettata, la quale ora con baldo animo si accinge ad un'opera di riscossa economica, di risanamento morale. (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni*).

Quella rappresentanza, quella amministrazione, ci aiuteranno, io spero con zelo, con abnegazione virile, a risolvere le questioni finanziarie del municipio ed anche in parte le questioni economiche della città.

Ma, prima di mettermi a parlare di codeste questioni, una rapidissima parola debbo dire sopra alcune accuse e domande particolari che furono oggetto di ampie considerazioni in questa discussione.

Alcuni onorevoli oratori (l'onorevole Lollini fra gli altri) hanno accusato delle irregolarità e degli abusi delle amministrazioni di Napoli tutti i Governi che si sono succeduti dal 1860 in poi.

Riguardo a questo sguardo retrospettivo, io vivamente ringrazio l'onorevole Salandra, equanime e gentile avversario, ringrazio gli onorevoli De Bernardis e Di Sant'Onofrio, i quali vollero riconoscere l'imparzialità, con cui io, ministro dell'interno nel 1878, sciolsi il municipio costituito dai miei stessi amici politici, mandai a reggere il municipio di Napoli uno degli uomini più puri, più retti del risorgimento nazionale, Giambattista Varè, il quale pose per la prima volta innanzi agli elettori, monito rivelatore, l'urna di cristallo, da cui uscì primissimo il nome di Girolamo Giusso che fu allora da me nominato sindaco di Napoli. (*Bene! Bravo!*)

Su questo tema medesimo l'onorevole Rosano diede sicure risposte alle accuse che, nella relazione della Commissione d'inchiesta, parvero rivolte al Ministero presieduto dal mio collega ed amico l'onorevole Giolitti; e l'onorevole De Bernardis con fervida ed eloquente parola difese altri Ministeri, contro i quali certamente non si poteva gettare l'accusa di connivente complicità.

A tale propositò però io non voglio tacere che havvi un punto delle osservazioni degli onorevoli De Bernardis, Colajanni ed altri oratori, su cui io non posso non convenire; alludo, cioè, all'influenza funesta che vi fu da una parte di alcuni Ministeri, i quali usarono ed abusarono della pubblica amministrazione per considerazioni parlamentari; la cui opera amministrativa fu, in altri termini, diretta a crearsi una base politica. (*Bravo! Bene!*)

Questa certamente (e non soltanto nel nostro Paese) è la più immonda scabbia, è la vera degenerazione delle isti-

tuzioni parlamentari. Ma io ho la coscienza, nei dieci anni in cui ressi parecchi Ministeri, di essere stato sempre da questa scabbia immune (*Benissimo!*), non solo, ma aggiungerò che fra le prime parole che dissi nel programma con cui mi sono quest'anno col nuovo Ministero presentato alla Camera, eranvi queste, che « l'Amministrazione dello Stato debba essere esempio ad ogni altra di scrupolosa rettitudine, di equanime imparzialità ».

Ciò premesso, rispondo ora ad alcune osservazioni dell'onorevole Lollini, il quale mi chiede se credo bastare, per gli abusi verificatisi a Napoli, l'articolo 248 del Codice penale.

Ora lasci l'onorevole Lollini che gli dica che non credo affatto che le leggi manchino alla giustizia.

L'articolo 248 del Codice penale prevede come reati i fatti deplorati dall'onorevole Lollini, poichè quell'articolo 248 prevede i reati contro la fede pubblica. Comprendere i reati contro la pubblica amministrazione, sarebbe pericoloso: poichè fra i reati contro la pubblica amministrazione si annoverano, ad esempio, le resistenze e gli oltraggi agli agenti della pubblica autorità, ed in questo caso, ogniqualvolta vi fossero processi contro più di cinque persone imputate di questi delitti, potrebbe sorgere lo spettro di una associazione di malfattori...

LOLLINI. L'ho specificato. (*Rumori*)

ZANARDELLI. Io parlo, si può dire, contro me stesso, perchè nel primitivo progetto da me presentato del Codice penale, eravi assai più lata la formula dell'associazione a delinquere, e fu la Commissione parlamentare, della quale è stato relatore l'onorevole nostro presidente Villa, quella che propose la preindicata determinazione ed io l'accettai.

Mi basti poi aggiungere che un illustre maestro di diritto penale, il quale siede in questa Camera ben presso all'onorevole Lollini, il deputato Majno, nel suo commento al Codice penale, trovò molto ampia, pur nella sua determinatezza, la formula di quell' articolo 248 della quale si è lagnato l'onorevole Lollini. (*Commenti*)

E vengo ora alla condizione finanziaria del Municipio di Napoli.

Tale condizione finanziaria del Comune di Napoli deve essere attentamente esaminata, maturamente studiata, dalla nuova Amministrazione municipale, e il Governo non deve nè vuole pregiudicare od invadere l'opera dell'Amministrazione medesima, le proposte e domande che essa possa intendere di fare. Attenderemo dnnque tali domande, tali proposte, disposti a secondarle volonterosamente in tutto ciò che possibile ci sia.

Comunque, poichè la Commissione d'inchiesta, e, con essa, l'altro giorno, l'onorevole Luzzatti, per provvedere al disavanzo, propose di unificare i debiti, riducendone il saggio al 3.50 per cento, prolungandone il periodo d'ammortamento, non ho difficoltà di dichiarare che il Ministero è disposto a secondare una tale unificazione e il prolungamento di scadenze, facendo soltanto le sue riserve sul saggio dell'interesse, riguardo al quale l'onorevole Luzzatti ammetterà che non potremmo consentire ad un tasso inferiore a quello che rappresenta il costo del denaro per la Cassa dei depositi e prestiti. Ma ciò costituisce una ben tenue differenza sopra cui non occorre indugiarsi.

La Commissione d'inchiesta propose pure il riscatto dell'acqna del Serino, mediante un prestito di 40 milioni, garantito dallo Stato, e da ciò crede realizzabile per il Comune un beneficio di 800 mila lire annue. Ma anche di questa complicata operazione, che dovrebbe in ogni caso essere oggetto di meditati studi, l'iniziativa non potrebbe spettare che alla Amministrazione municipale. Qualora ne venga fatta la proposta, noi l'accoglieremo con la maggior benevolenza e col desiderio di poterla soddisfare.

L'onorevole Luzzatti, ad agevolare la sistemazione delle passività di Napoli, propose inoltre di estendere alle provincie del Mezzogiorno le leggi del 1896 e 1897 per la trasformazione dei debiti della Sicilia e Sardegna. A questo riguardo pure, il Governo dichiara che esso è disposto a studiare il

miglior modo di tale estensione di quella legge alle Provincie continentali del Mezzogiorno, in proporzione, bene inteso, alla disponibilità dei fondi della Cassa dei depositi e prestiti, e tenuto conto della necessità di non ingombrare soverchiamente di queste cartelle il pubblico mercato per non avvilirne il valore con detrimento degli interessi medesimi che si vogliono favorire.

Ma, dalle condizioni finanziarie del Comune passando alle condizioni economiche della città, certo che esse liete non sono, per adoperare la formula di alcuna delle proposte mozioni.

Si è parlato dall'onorevole De Martino e da altri di una massa proletaria di 150 a 200 mila cittadini incerti non del domani ma anche dell'oggi, massa cui, se non fosse la bontà natia dell'indole, sarebbe propria in permanenza la collera e la sedizione. L'abitazione, la nutrizione di tale massa è così poco umana da influire, come lo stesso onorevole De Martino e l'onorevole Colajanni dicevano, sulle condizioni di mortalità dell'intera cittadinanza; ed è in tal senso desolante il fenomeno sul quale si fermò l'onorevole Luzzatti, accertando che a Napoli, mentre cresce la popolazione, diminuiscono i consumi.

Per tale deficienza di alimentazione, Napoli è vero essere la città che, nonostante il sorriso del cielo e la mitezza del clima, ha la mortalità maggiore fra le grandi città italiane: arrivò ancor pochi anni addietro al 30 e fino al 31 per 1000. E, per prendere la data più vicina che abbia per intero dati comparabili, nell'anno 1899, questa mortalità fu del 24 per 1000, mentre Milano e Firenze ebbero il 22 per 1000, Torino poco più del 16, e questa fortunata Roma, sia detto fra parentesi, Roma ebbe il 19, poichè Roma è la più salubre fra le città italiane maggiori e minori, non solo, ma fra le capitali di Europa è vinta soltanto da Berlino dal lato della mortalità. (*Benissimo! — Approvazioni*).

Nondimeno voglio notare, e credo che l'onorevole Colajanni, il quale conosce così bene le condizioni di Napoli l'ammetterà, che grande vantaggio a queste condizioni di vita recò

l'acqua del Serino, della quale io sono lieto di aver potuto, superando le molte difficoltà giuridiche che la contrastavano, provocare la concessione a Napoli stessa, controfirmando, come ministro dei lavori pubblici, il relativo Decreto Reale dell'11 luglio 1877. E l'uso di quest'acqua del Serino, dicevo, produsse una diminuzione rapida, continua, fortissima, cominciando dal 1885, della mortalità dipendente dalle malattie infettive. (*Bene! Bravo!*)

Ed un'altro vantaggio da questo lato fu prodotto altresì dall'opera del risanamento, di quel risanamento che al dedalo di anguste viuzze sostituì ampie piazze e vie, le quali diedero aria e luce a quella zona ch'era fra le più malsane della grande città.

Sopra quest'opera di risanamento ieri fu chiamata la mia attenzione, parmi, anche dall'onorevole Spirito, ma certo, ed a lungo, nel suo eloquente discorso, dall'onorevole deputato Placido, il quale lamentava che l'opera stessa sia stata funestamente interrotta. E la Commissione d'inchiesta ha proposto, per riprenderla e compierla colla spesa di 16 milioni che si ritengono all'uopo sufficienti, che si dia modo ad un concorso degli Istituti creditori, Banca d'Italia e Banco di Napoli, mediante una benefica intesa tra essi e il Governo e prorogando, in compenso, a tali Istituti l'obbligo della smobilizzazione, riguardo però tassativamente agli edifici del risanamento. Ed il Governo è disposto, per far eseguire la grande opera risanatrice, ed entrare nella proposta via, e crede che troverà volonterosa adesione da parte degli Istituti medesimi.

Ciò posto, veniamo ai provvedimenti che possono avvantagiare le deplorate condizioni economiche.

A me pare evidente che il provvedimento fra tutti proficuo (come ha gia accennato l'onorevole De Bernardis), sia quello che il Ministero fino dalla sua formazione propose e sul quale voi, tra pochi giorni, sarete chiamati a deliberare: quello, cioè, dell'abolizione del dazio sui farinacei.

Come io dissi, fin da quando presentai alla Camera il primo disegno di legge su questa materia, nelle dichiarazioni del

7 marzo, questo provvedimento di sgravio di imposte a favore delle classi popolari, per quanto generale per l'intera nazione, in fatto ha molto maggiore effetto nelle Provincie meridionali; e soggiunsi che ciò avevamo fatto a ragione veduta, per dimostrare, cioè, fino dal primo istante in cui assumevamo il potere, essere in noi profonda la convinzione che il Mezzogiorno è quella fra le contrade d'Italia che deve esigere le maggiori sollecitudini da parte del legislatore.

E lo stesso intento abbiamo avuto nella formazione delle ultime proposte, che stanno per essere oggetto delle vostre deliberazioni.

Alla città di Napoli si darà con questa legge uno sgravio del dazio sopra il pane, le paste, le farine, il quale sgravio ridurrà da quattro a due lire, a una, a zero il dazio medesimo, sicchè in quella città sarà diminuita, già entro il primo anno, di un milione e mezzo questa imposta sui generi di prima necessità, e sarà diminuita di tre milioni entro il terzo anno. E questi tre milioni che redimono il pane del povero, li pagherà per intero al comune di Napoli lo Stato: sarà un concorso delle altre parti d'Italia, che già hanno tenue o nullo il dazio, a favore di chi non ha potuto ridurlo. E se trattasi di 3 milioni per Napoli, trattasi poi di 18 milioni che annualmente pagherà lo Stato per liberare in tutto il Mezzodì la classe popolare da questi dazi comunali sui generi di prima necessità, mentre per tutto il resto dello Stato, dove già tale dazio sul pane e le farine è o abolito o scemato, lo sgravio rappresenta meno di 6 milioni.

Parecchi oratori e specialmente l'onorevole Salandra si occuparono con molta cognizione di causa delle tariffe ferroviarie. Queste tariffe nate dalla fusione, da una specie di perequazione, tra le tariffe delle antiche reti: Alta Italia, Meridionali, Romane, Calabro-Sicule, presentano per questa origine empirica assai gravi difetti.

Non è lontana la scadenza delle Convenzioni ferroviarie, e colle Convenzioni nuove si potranno le tariffe medesime rendere più corrispondenti ai bisogni del traffico. Ma però, a

toglierne i maggiori inconvenienti per le esportazioni meridionali, si è provveduto con tariffe locali, per attuare le quali lo Stato ha rinunciato alla sua quota percentuale sul prodotto ferroviario.

L'onorevole De Martino accennò ad una sopratassa che vi è nella tariffa della linea Foggia-Napoli a causa del passaggio del valico appenninico: sopratassa che, non essendovi per altri valichi montani delle Alpi e degli Apennini, tranne che per altre due linee, le quali sono pure nelle Provincie meridionali, cioè per la Campobasso-Benevento e la Termoli-Solmona, costituisce un privilegio odioso, un aggravio veramente ingiusto. Ma esso, trattandosi di un patto contrattuale su cui questa tariffa è basata, non si può certo fare scomparire senza indennizzare la Società che lo percepisce, e l'indennizzo ammonterebbe a circa 500 mila lire. Di questo esonero nullameno si potrà fare attento studio col ministro dei lavori pubblici e col ministro del tesoro.

L'onorevole Salandra vorrebbe che si stabilissero tariffe eccezionali per agevolare l'esportazione dei vini pugliesi in Francia. Lo Stato con la rinuncia alla sua quota percentuale sul prodotto ferroviario ha già abbassato anche questa tariffa e sarebbe disposto di fare anche di più con sacrificio d'ogni suo introito; ma, poichè all'uopo sarebbe stato necessario il concorso della Compagnia ferroviaria Parigi-Lione-Mediterraneo, avuto riguardo al concorso oltre Modane, quella Società francese, mentre prima pareva disposta ad un accordo, da ultimo oppose un definitivo rifiuto alla chiesta agevolazione.

Lo stesso onorevole Salandra ha richiamato, a favore della produzione agricola meridionale, le premure del Governo a proposito dei trattati di commercio.

Riguardo ai trattati di commercio con la Germania e con l'Austria-Ungheria, noi vi torniamo ad esprimere la fiducia di giungere a favorevoli risultamenti.

Ad ogni modo assicuro l'onorevole Salandra e l'onorevole Luzzatti, il quale pure si intrattenne di questo argomento, che noi apprezziamo grandemente l'importanza delle consi-

derazioni da loro svolte intorno alla necessità che i nuovi accordi commerciali non precludano ai vini italiani, e principalmente ai vini di Puglia, i mercati della Germania e dell'Austria-Ungheria.

Ed io li assicuro che, pur avendo viva fiducia in equi trattati, nullameno, di fronte alla elevata tariffa doganale che ora si discute al Reichstag germanico, e di fronte all'altra tariffa assai elevata formulata in Austria-Ungheria, anche presso di noi la Commissione doganale istituita presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, la Commissione presieduta da quell'uomo competentissimo che è lo Stringher, ha studiato e studia con ogni cura una tariffa offensiva e difensiva a tutela principalmente dei prodotti agrarii nazionali, e specialmente dei vini, olii, agrumi, ortaggi, frutta e bestiame.

Riguardo agli agrumi ed agli olli noi stiamo pure perseverantemente trattando con gli Stati Uniti e con la Russia, e con la Russia specialmente, per le cordiali relazioni politiche che sussistono fra la Russia ed il nostro paese, speriamo che si possa giungere ad una utile intesa.

Quanto al Brasile, che l'onorevole Luzzatti ci mostrò non troppo cortese verso di noi, è vero che poteva negoziare una nuova convenzione più ampia e che renda maggiori gli scambii fra i due paesi anche non denunciando la convenzione vigente. Ma ciò non può essere segno di poca amicizia e deferenza da parte del Governo brasiliano, il quale anzi col lusinghiero arbitrato che a tutti è noto ci diede attestazione di una grandissima simpatia. (*Commenti*). Ad ogni modo, come osservò benissimo l'onorevole Salandra, il Brasile, perchè appunto è il principale esportatore di caffè, credo abbia maggiore interesse anche di noi a conchiudere in definitiva utili accordi.

Fu pure ora dall'onorevole Lacava richiamata la nostra attenzione sulla perequazione fondiaria. Riguardo ad essa io non entrerò nella questione del decennio, cui ha accennato l'onorevole Lacava; egli sa che si tratta della media dei tre minimi del decennio medesimo, e sa pure le facoltà che sono date in proposito alla Commissione catastale.

Mi soffermerò invece su quello che egli disse affinchè si accelerino le operazioni del catasto nelle Provincie del Mezzogiorno; ed in proposito io dichiaro all'onorevole Lacava e alla Camera, che il Ministero è disposto a secondare quelle fra le Provincie che volessero per prime venire a tali operazioni di perequazione anche senza l'anticipazione di spesa; ed aggiungo altresì che noi potremo ormai mandare in quelle Provincie un ottimo personale già esperto nella materia e che ha quasi compiuto in altre Provincie i propri lavori catastali.

L'onorevole Lacava oggi parlò poi specialmente della perequazione fondiaria, che con acceleramento e con anticipazione di spesa già è stata stabilita nella provincia di Napoli, dicendo che le cose vanno molto in lungo.

Or bene, la cosa non è così: la provincia di Napoli avrà in breve i vantaggi di questa perequazione fondiaria; l'imposta fondiaria della provincia di Napoli, per effetto di questa perequazione, scenderà da due milioni e mezzo ad una somma di seicento mila lire meno, e questa diminuzione di seicentomila lire, cioè del quarto incirca dell'imposta totale, avrà effetto dal 1° luglio 1902. Io spero che l'onorevole Lacava e i deputati di quella Provincia saranno pienamente sodisfatti di questo risultato. (*Benissimo! — Commenti*).

Ma venendo ad un altro ordine di fini da raggiungere, credo anch'io con l'onorevole Luzzatti, con l'onorevole De Martino e con l'onorevole Colajanni, credo anch'io che primissimo intento nostro nel volgere il pensiero ad un grande avvenire per la bella metropoli, debba essere quello di ottenere una Napoli industriale; lo credo poichè, come tutti sanno, ciò che alle grandi agglomerazioni urbane può dare rigoglio e splendore di vita, è appunto principalmente l'industria manifatturiera.

Napoli uno degli elementi più preziosi per l'industria manifatturiera possiede in una mano d'opera che, per l'intelligenza e la temperanza del suo popolo, presenta le doti più desiderabili di eccellenza intrinseca e di buon mercato.

Oggi, che parliamo, più di mille operai meridionali si trovano a lavorare sulla strada ferrata del Sempione, nella linea Domodossola-Iselle, ed io so dagli imprenditori che costruiscono quella linea, che gli operai meridionali sono fra i migliori per attività, intelligenza ed adattamento a tutte le necessità del lavoro. (*Bravo!*)

Un altro elemento importantissimo per la vita industriale è quello della forza motrice, che per la città di Napoli si vuol ravvisare copiosissima nelle acque del Volturno.

Ma quanto al modo di far sì che questi due elementi, così utili per l'industria, possano attrarre a Napoli i capitali necessarii a costruire grande copia di grandiosi opificii, è questo un problema che esige studi maturi e profondi, e poichè l'onorevole De Martino, ed altri con lui, mi hanno fatto speciale richiesta perchè dica se il Ministero sia disposto a nominare una Commissione la quale studi questo argomento, io non ho difficoltà di assumere l'impegno di fare esaminare questo problema di Napoli industriale da apposita Commissione di uomini tecnici e competenti, i quali possano essere all'altezza dell'importantissimo subbietto.

L'onorevole De Martino ha proposto pure l'aggregazione a Napoli dei Comuni contermini. È ciò che pochi anni addietro si fece pure a Milano, a Brescia ed in altre parti d'Italia. Ma anche in ciò, come si fece appunto altrove, è evidente che l'iniziativa deve essere lasciata agli Enti locali, disposto il Governo a secondare le aspirazioni di razionale concentramento.

Restami ora a dire delle grandiose opere in materia di lavori pubblici, che sono oggetto della massima aspettazione e sono oggetto altresì di speciale menzione in alcuna delle presentate mozioni, voglio dire: la direttissima Roma Napoli e l'acquedotto pugliese.

Rispetto all'esecuzione di tali opere, lasciatemi dire che una grande garanzia, per la conoscenza piena ed antica di tali questioni, è il nome del ministro dei lavori pubblici.

Cittadino napoletano e già prima magistrato di quella metropoli, e in pari tempo deputato di Puglia, da questo lato tutte le sue simpatie a queste opere sono naturalmente ac-

quisite, e dall'altro lato il suo carattere assicura che queste simpatie non potranno andare oltre i limiti invarcabili della giustizia. (*Bene!*)

Quanto a me, per il solo fatto che sono deputato delle Provincie settentrionali, tanto più mi sento obbligato a dar prova alle provincie del Mezzodì di una devozione affettuosa. (*Bene! Bravo!*)

Egli è perciò che, trovandomi a Napoli ed avendomi onorato di loro visita molti deputati e senatori venuti a reclamare questa linea direttissima che, come accennò l'onorevole Lacava, ha la sanzione di parecchie leggi precedenti, io dissi loro che mi sarei di tutto cuore associato all'onorevole mio collega ed amico il ministro dei lavori pubblici per ottenerne dal Parlamento l'approvazione.

Io dichiaro quindi, senza ambagi, che non pel 21 dicembre, cioè per la chiusa di questo periodo della Sessione, come proporrebbe la mozione dell'onorevole Salandra ed altri deputati, ma alla ripresa dei lavori parlamentari presenteremo il disegno di legge per la esecuzione della direttissima Roma-Napoli. (*Benissimo! — Vivissime approvazioni*).

Questa linea direttissima sarebbe costruita a due binari, si svolgerebbe in ottime condizioni di pendenze e di curve essendo quasi tutta orizzontale e rettilinea, e potrebbe quindi percorrersi con una velocità media di 100 chilometri l'ora, tanto a trazione a vapore, quanto a trazione elettrica, sì da potersi ridurre il viaggio da Roma a Napoli a meno di due ore e mezza. (*Benissimo! Bravo! — Commenti animati*). E quando un giorno potrà eseguirsi un'altra direttissima, la direttissima Bologna-Firenze, in poco più di nove ore si potrà andare da Milano a Napoli. (*Bene!*) E allora sì che il Gottardo ed il Sempione (*Bravo!*) potranno dirsi, come vaticinava Carlo Cattaneo, la vera via delle genti; e tutta l'immensa massa che costituisce la popolazione del Centro e del Nord di Europa, popolazione avida di sole, sarà addotta a Napoli dalla seducente attrazione della sirena affascinatrice. (*Benissimo! Bravo! — Applausi — Commenti vivissimi*).

Uguale assicurazione io devo dare per l'acquedotto pugliese. (*Bene!*) Quando trattasi di acqua potabile, trattasi di provvedere alle più elementari necessità della vita e della salute, e nessun sacrificio deve essere grave per provvedere alla salute e alla vita di una grande e bella regione. (*Bene!*)

E noi non manderemo meramente nuove Commissioni, come paventano l'onorevole Salandra e l'onorevole Pansini; ma alla ripresa dei lavori parlamentari presenteremo per questo acquedotto pugliese un disegno di legge, studiato con intelletto d'amore dall'onorevole Giusso, per provvedere alla esecuzione di quest'opera trasformatrice delle magnifiche Provincie pugliesi. (*Bravo! Benissimo!*)

E non credasi che con ciò si abbia ad alterare in alcun modo l'assetto della finanza. L'onorevole Lacava diceva testè che l'onorevole Luzzatti era disposto a far salire il bilancio straordinario dei lavori pubblici dagli 82 ai 90 milioni. Io non credo che l'onorevole Luzzatti abbia manifestato simile disposizione; in ogni modo non ha certamente queste disposizioni il Ministero. Il Ministero vuol rimanere nei limiti del bilancio presente.

E qui vorreí mettere d'accordo l'onorevole Riccio con l'onorevole Lacava: l'onorevole Riccio disse testè che in questo modo non si possono fare le strade ferrate complementari; l'onorevole Lacava disse invece che vi sono 30 milioni annui per provvedere a questo scopo. In ogni modo io dichiaro che il Ministero è disposto ad eseguire le strade ferrate complementari, ma nei limiti dell'odierno bilancio e con una razionale gradualità.

Con ciò io, o signori, ho finito, e mi pare di essere stato esplicito e chiaro.

Io ringrazio l'onorevole Luzzatti di essersi reso così eloquente interprete dei sentimenti della Camera con quella mozione, che avendo raccolto l'adesione di uomini di tutte le parti della Camera stessa, mi si presenta come uno slancio di patriottismo rinnovatore.

Ringrazio del pari gli onorevoli De Bernardis e De Martino che col medesimo intento avevano prima presentato le proprie interpellanze, e ringrazio (lasciatemelo aggiungere)

lo stesso onorevole De Martino di quella lettera altissima che le precedette, lettera con la quale egli ha dimostrato come si debbano difendere le nobili cause. (*Bravo!*)

Io ringrazio del pari l'onorevole Lacava delle parole gentili che mi ha rivolto, e l'onorevole Salandra, il quale pure dichiarò che non faceva questione politica innanzi a questo grande atto di concordia nazionale. (*Benissimo!*)

Ed in ciò io credo che possiamo trovare un felice, un fausto augurio per l'avvenire.

Imperocchè la prosperità non solo, ma la potenza, la grandezza, la gloria, sono riposte nell'armonia, nella coesione dei sentimenti di un popolo, nella unione delle varie regioni di una nazione, nella solidarietà intimamente sentita dei propri destini. (*Bravo!*)

Questi sentimenti di solidarietà, questa unità morale delle varie regioni d'Italia furono i felici fattori della nazionale risurrezione.

Fu una gara di sacrifici di tutte le parti d' Italia, settentrione e centro e mezzodì, una gara di sacrifici per cui baldo moriva Rossarol sul ponte della Laguna da lui con immortale eroismo difeso, e Pisacane aveva lungamente vegliato sul mio Garda al minacciato confine, e Montanelli era ferito a Curtatone, e prima ancora dalla Venezia andarono, precursori e martiri, ad immolarsi nel piano di Cosenza i Bandiera, e poi nel fatidico 1860, a Calatafimi, a Milazzo, al Volturno, si fuse e confuse, nel battesimo del fuoco, la gioventù italica di ogni regione. (*Benissimo! — Applausi*).

Occorre continuare quest'opera di unità morale, di fraterna cooperazione. Quella stessa emula gara di sacrifici, per la quale l'Italia potè divenire libera ed una, valga a dare ad essa fioridezza e potenza, a renderla degna del suo passato, degna del posto che il suo genio, il suo cielo, e le virtù del suo popolo le assegnano fra le nazioni! (*Bravo! — Applausi vivissimi e prolungati da tutte le parti della Camera — Moltissimi deputati si affollano a congratularsi con l'oratore — La seduta è sospesa per alcuni istanti — Animati commenti*).

Tornata del 17 dicembre 1901.

La discussione continuò nelle sedute 14 e 17 dicembre, nella quale ultima l'onorevole Zanardelli fece la seguente dichiarazione:

Con molta mortificazione del mio spirito, ho veduto che fu tenuta un'adunanza e fatta una proposta da deputati siciliani. Questa adunanza e questa proposta sono state fatte perchè io, nel discorso di venerdì, non mi sono occupato della Sicilia. E difatti tanto l'onorevole Filì-Astolfone, quanto l'onorevole De Felice, di questa omissione mi fecero rimprovero.

Ora, io credo che questo rimprovero sia veramente immeritato. Se io non ho parlato particolarmente della Sicilia, non ho parlato particolarmente nè della Sardegna, nè della Calabria, nè di altre regioni pure interessate in questa questione e pure comprese nell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Luzzatti e nelle altre proposte.

Non lo feci perchè (lo debbo dire a loro lode) i deputati siciliani, cominciando dall'onorevole Marinuzzi, con elevato linguaggio dichiararono anzi di non chiedere nulla in particolare; e se l'onorevole Di Sant'Onofrio elevò la questione degli agrumi, su di essa ebbi ad interloquire dicendo quello che il Ministero ha fatto e che intende di fare rispetto ai trattati di commercio.

Del resto quanto ad argomenti particolari, io non avevo sentito parlare che di una ferrovia complementare, quella Castelvetrano-Porto Empedocle, e rispetto a questa non ho usato certamente alcuna parzialità in confronto di altre. Io non ne ho nominata particolarmente alcuna, e parlai di queste ferrovie complementari dicendo che esse saranno costruite nei limiti della potenzialità del bilancio e secondo la loro razionale gradualità. Questa fu la mia precisa espressione.

Ciò premesso, per quanto lo creda superfluo, tengo a dichiarare che lungi dal non avere la dovuta considerazione per l'isola generosa, io sono pieno non solo di interessamento ma di entusiasmo per l'isola stessa ch'io considero una grandissima forza per la patria comune; pieno di gratitudine per le manifestazioni di affetto che da essa ebbi in molte occasioni; pieno di ammirazione per le sue iniziative, alle quali di tanto è l'Italia debitrice.

Ed aggiungo da ultimo che reputo mio dovere tutelare gli interessi di cui parla l'emendamento del quale ho fatto parola (1), e che considererò come uno dei migliori giorni della mia vita quello in cui a questo dovere potrò dare adempimento. (*Bravo! — Vive approvazioni*).

Vengo all'accettazione delle proposte.

Accetto, con esclusione di ogni altro, l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Luzzatti e che dirò dei 68, quanti sono, mi pare, gli onorevoli colleghi, che lo hanno presentato. E prego anzi gli onorevoli deputati che hanno presentato altre mozioni od altri emendamenti a mozioni, come l'onorevole Lacava, di non insistere; imperocchè la mozione dell'onorevole Luzzatti, che ringrazio di nuovo per averla sviluppata con alto senso di concordia nazionale, mi pare che, nella sua dizione molto comprensiva, abbracci tutti quegli interessi e tutte quelle proposte che sono state fatte durante la discussione.

Io spero che, essendo quest'ordine del giorno firmato da uomini fra i più illustri ed eminenti che appartengono sia a tutte le gradazioni della Camera, sia a tutte le regioni d'Italia, possa esser coronato da una unanime approvazione. (*Benissimo!*)

Avendo l'onorevole Salandra ritirata la sua mozione, fu approvata ad unanimità quella proposta dall'onorevole Luigi Luzzatti.

(1) L'emendamento dell'onorevole Fili-Astolfone consisteva nello stabilire che sarà data la precedenza, nella esecuzione delle opere pubbliche, a quelle per cui si trovano già stanziati i fondi e designato il termine entro il quale dovevano essere compiute.

Tornata del 26 giugno 1902.

Il 12 giugno 1902 l'onorevole Zanardelli, presidente del Consiglio, presentava provvedimenti per l'assetto del bilancio del Comune di Napoli e per completarne le opere di risanamento. Dei primi facevano parte un prestito di lire 9,500,000 da farsi dalla Cassa depositi e prestiti, la proroga della scadenza dei debiti verso il Banco di Napoli e la Cassa depositi e prestiti al tasso medio del 3.80 per cento e la proroga del termine del pagamento di 53 milioni dovuti dal Municipio per il risanamento, stabilendo una quota fissa di un milione all'anno.

Durante la discussione, l'onorevole Girardi proponeva che il tasso dell'interesse del prestito di 9,500,000 da concedersi dalla Cassa depositi e prestiti, fosse diminuito dal 4.50 al 4 per cento.

Prego vivamente l'onorevole Girardi di voler ritirare il suo emendamento. Gli rivolgo questa preghiera non fosse altro per quelle gentili e lusinghiere parole che a riguardo di questo disegno di legge, dall'onorevole relatore della Commissione, dall'onorevole Arlotta e dall'onorevole Pansini furono rivolte al Governo. Certo è che questo disegno di legge porta al Municipio di Napoli un vantaggio, che la rappresentanza cittadina di quella città fu la prima a riconoscere.

Abbiamo discusso pochi giorni addietro il disegno di legge sull'acquedotto pugliese. In quella occasione la Commissione parlamentare scrisse nella sua relazione che mai un Governo aveva arrecato ad una regione d'Italia un beneficio così cospicuo siccome quello. Ora, come venne riconosciuto dall'onorevole Rosano, il quale lo ha ampiamente dimostrato, e come venne pure messo in evidenza dal mio collega il ministro del tesoro, molto più cospicuo ancora di quello dell'acquedotto

pugliese è il beneficio che si reca alla città di Napoli, quanto all'entità delle somme, col disegno di legge che stiamo discutendo.

È un debito che paghiamo a Napoli con questo aiuto fraterno, perchè Napoli ha reso dei servigi inestimabili all'unità della patria, e perchè, vorrei aggiungere, la floridezza di Napoli è ricchezza nazionale, perchè l'incanto di Napoli è una aureola per l'Italia. Ora, io concludo, dappoichè appunto l'onorevole Arlotta e l'onorevole Pansini, i quali si associarono all'onorevole Girardi nell'emendamento da lui proposto, riconoscono che il Governo fu verso Napoli provvido e non avaro, mi sembra una contraddizione, mi sembra quasi un rimprovero quello di lasciar apparire che non abbiamo fatto abbastanza. Mi sembra, ripeto, una contraddizione con le loro stesse parole, e quindi io prego vivamente l'onorevole Girardi e i suoi colleghi a voler ritirare il loro emendamento, perchè questo rimprovero acerbamente mi cuoce, e non vorrei averlo da essi dacchè indubbiamente non è nei loro convincimenti, non è nell'animo di loro.

L'onorevole Girardi ritirò l'emendamento.

E i due disegni di legge approvati dalla Camera nello stesso giorno e poi dal Senato il 3 luglio, divennero leggi 7 luglio 1902, nn. 290 e 318.

DISCORSO

pronunciato in Napoli dall'on. Zanardelli presidente del Consiglio il 14 settembre 1902

SIGNORI!

Il saluto che oggi Napoli mi ha dato con quello slancio incomparabile, con quella esuberanza di sentimenti onde in questa terra veramente rilevasi il carattere della gente italica; questo generoso saluto e l'altro cordialmente fraterno dei miei carissimi colleghi ed amici de' due rami del Parlamento, e infine la parola vibrante, così piena d'affetto, del chiarissimo vostro Sindaco, hanno suscitato nella mia anima una vivissima commozione, la quale mi rende troppo difficile di esprimervi intera la mia riconoscenza, sicchè mi limito ad assicurarvi che io considero le vostre accoglienze tale una ricompensa ai poveri miei sforzi che ad essa io non avrei osato certamente aspirare. (*Applausi*).

Io sento nullameno che in me il compiacimento di queste affettuose accoglienze è del tutto scevro da ogni orgoglio, da ogni vanità. (*Benissimo!*)

Io so in primo luogo come tali manifestazioni di affetto siano rivolte, più che a me, alla generazione cui appartengo (*Applausi*): a quella generazione che cospirò fino dalla prima giovinezza nell'intento di una patria; che si accese ai deliranti entusiasmi, i quali furono un istante e parvero troppo a lungo onnipotenti, del 1848; che mantenne viva la fiamma dell'indipendenza anche nei giorni in cui credemmo si dovesse resistere sol per l'onore; che poi sentì la necessità di stringersi

intorno all'indomito Piemonte, intorno al Re liberatore; che perciò della patria e delle lotte nazionali ha partecipato a tutte le speranze, a tutti i disinganni, a tutte le sventure, a tutti i trionfi. (*Vivissime approvazioni*).

Inoltre più che a me le vostre manifestazioni considero rivolte alle regioni cui appartengo, considero una dimostrazione di fraternità verso quelle contrade prealpine cui voleste essere congiunti, non meno che nelle sorti, nei cuori. (*Ovazioni*).

E perciò appunto, e un po' anche per diritto di affetto, in compenso, cioè, dell'amore che sempre mi prese di questa terra non meno portentosa per lo splendore degli ingegni che per quello affascinante della natura, per ciò appunto, io dicevo, Napoli più volte, e in giorni che annovero fra i più caramente memorabili della mia vita, mi fu larga della sua indulgente benevolenza.

Una prima volta io venni ad ospitale convegno fra voi come ministro dei lavori pubblici il 15 settembre 1876; ed allora in un banchetto allo *Scoglio di Frisio* feci ragione a quella ch'era la grande aspirazione di Napoli e delle altre provincie del Mezzodì in quel tempo: la costruzione della grande linea di strada ferrata Eboli-Reggio, avendo io allora come ministro riconosciuto e dichiarato espressamente il diritto di questa grande metropoli alla sua congiunzione colla Basilicata e colle Calabrie. (*Bene!*) E fino da quel giorno avevo pure accennato alla ragionevolezza dei vostri voti per quella *direttissima* che deve avvicinare fra loro quant'è possibile la capitale dello Stato e la sua massima città: quella direttissima, la cui esecuzione, già deliberata recentemente fra le complementari, è ora argomento degli studî miei e del mio amico il ministro dei lavori pubblici, studî intesi a cercare il modo con cui costruirla a maggiore vantaggio dello Stato e delle popolazioni. (*Prolungati applausi*).

Alcuni anni più tardi, il 5 marzo 1882, in quella gran festa giuridica e patriottica che fu la inaugurazione dei busti in Castelcapuano, là nella immensa sala dei tribunali, io confusi col vostro il mio entusiasmo evocando il genio dei vostri sommi

giureconsulti, la sovrana eloquenza dei vostri oratori, le auguste memorie che nel campo delle scienze e delle lettere, così come in quello dei fasti patriottici, congiungono alla vostra la mia terra nativa. Memorie a me sempre presenti; ed oggidì specialmente quando soggiorno sul mio lago io dico sempre a me stesso, che il golfo di Maderno, per linee, luce, colori del cielo, delle rive, delle acque, è Napoli nel settentrione d'Italia, e se al mio golfo si erge innanzi, in luogo del fiammeggiante Vesuvio, la grande parete nivea del monte Baldo, essa di fronte all'eterno verde delle selve di lauri e di ulivi, offre allo sguardo un meraviglioso contrasto. (*Vivi applausi*). E ivi penso che i flutti sul cui margine dimoro corrono in breve ora alla patria dell'*altissimo poeta*, al quale voi nella stupenda spiaggia di Posillipo componeste la tomba. E penso ancora che nacque in Napoli colui che nella prima guerra per l' indipendenza italiana difese le mie valli bresciane, respinse sempre vittorioso gli assalti nemici a prezzo del suo sangue, chè a lungo Carlo Pisacane giacque ferito in Salò, dove soltanto la tenace opposizione di un medico al giudizio comune dei suoi colleghi gli risparmiò l'amputazione del braccio; braccio che fra voi doveva guidare un manipolo di prodi alla disperata pugna precorrente la guerra liberatrice. (*Bene! — Lunghi applausi*).

Quella stessa campagna dell'indipendenza ebbe principali difensori sulla laguna veneta i valorosi figli di questo paese, e nelle audaci legioni condotte da Guglielmo Pepe morirono Cesare Rossaroll e Alessandro Poerio, il quale, come già a Rieti nel 1821, così a Venezia nel 1848, aveva voluto mutare il cantico del bardo nel moschetto dei combattenti per la libertà.

Non fecero perciò che corrispondere a quei primi aiuti generosi ed eroici gli ardimentosi giovani che, nel 1860, dalle mie terre lombarde accorsero a combattere per la vostra emancipazione, prima in Sicilia e poscia in Calabria e al Volturno. (*Benissimo!*)

Ed ora nelle fide memorie quella fraternità d'armi continua: chè io in questi giorni da un bresciano appartenente alla schiera dei Mille, eletto a loro presidente dai napoletani super-

stiti delle patrie battaglie, ebbi la gioia di ricevere, con gentili dimostrazioni di benevolenza, il saluto dei prodi veterani di questa città che coi loro sudori e col loro sangue ci diedero una patria. (*Approvazioni*).

Un'altra volta ancora in solenne riunione io mi trovai ad un banchetto fra voi, e fu il 25 novembre 1883 (1). In quel banchetto, per incarico degli amici meridionali pronunciai un discorso politico. E quel discorso mi rende più facile d'adempiere il proposito di non parlare affatto di politica oggi: perchè non potrei che confermare il programma da me svolto a lungo in quell'occasione, propugnando quella che fu sempre la mia immutabile divisa: l'inscindibile alleanza fra la libertà e la monarchia che l'Italia consacrò solennemente coi plebisciti. Questo programma volli adesso pienamente applicare: chè ebbi a cuore di essere come capo del Governo in tutto fedele ai principii politici difesi con profondo convincimento per l'intiera mia vita.

Ed io vedo con lieto animo come, più si ringagliardisce il sentimento della provvida alleanza fra la libertà e la monarchia, più l'Italia acquista nel mondo simpatie, ascendente, forza politica e morale. (*Vivissimi e prolungati applausi*).

A questa forza politica e morale dell'Italia, è poi essenziale, indispensabile condizione la gagliarda solidarietà nazionale fra le varie sue parti. Perciò la patria ha speciali doveri da adempiere rigorosamente verso le sue regioni meno fortunate, deve maggiormente volgere le sue cure colà dove maggiori sono i bisogni, affine di effettuare tra i figli della stessa famiglia una giustizia agguagliatrice, una reale ed efficace fraternità: questa corresponsabilità di tutti per ciascuno è l'elementare concetto della vagheggiata solidarietà.

Ma se questi doveri sono imperiosi verso tutte le regioni, le provincie e le città italiane, è indubitabile che, rispetto a questa grande metropoli del Mezzodì, essi a molto maggior ragione sono resi indeclinabili dalla memore gratitudine del patriottismo italiano.

(1) Vedi vol. I, pag. 245.

È per Napoli infatti, in virtù della sua abnegazione, della sua volontà, del suo voto, è per Napoli, dico, che l'Italia è nazione: è qui in Napoli che si è magnanimamente, indefettibilmente decisa la nostra unità. (*Calorosa ovazione*).

Quando Vittorio Emanuele nell' ottobre del 1860 entrò col suo esercito nelle provincie napoletane, egli, dichiarando con un linguaggio memorabile e nuovo nella storia delle genti, l'assoluto rispetto alla sovranità popolare, nel suo proclama ai popoli dell'Italia meridionale, diceva: « Io non vengo ad imporvi la mia volontà, ma a far rispettare la vostra. Voi potrete liberamente manifestarla: la Provvidenza che protegge le cause giuste ispirerà il voto che deporrete nell'urna ». E questo voto fu unanime per l'*Italia una e indivisibile*, come esprimevasi la formola del vostro plebiscito: voto fra tutti ispirato ad ideale patriottismo, a generoso sacrificio di sè: chè di nessun regime politico quanto di quello che qui durava da secoli potea dirsi che lo Stato era la sua capitale. Napoli era lo Stato, ma Napoli volle fondersi e confondersi, con piena concordia, senza alcuna esitazione, nella patria italiana. (*Applausi*).

Ma a tale proposito io posso aggiungere con esattezza l'antico detto: *et nunc ratio est quod impetus ante fuit*. Infatti se in nome di ricordi sì augusti il nostro concorso alla prosperità di Napoli è impeto di sentimento irresistibile, esso è in pari tempo ragione: ragione di beninteso interesse nazionale, poichè la prosperità e la grandezza di Napoli è prosperità e grandezza di tutto lo Stato. Allorchè all'incanto di questo cielo si aggiunga l'alacrità dei grandi centri del settentrione, nulla noi avremo ad invidiare alle nazioni straniere; e quando la rapidità della via, secondo le prossime provvisioni, accomuni il sorriso di Napoli e la maestà di Roma, il soggiorno del nostro paese non avrà paragone con quello di qualsiasi terra più privilegiata dalla natura, dalla storia, da tutte le esplicazioni del genio dell'uomo. (*Benissimo!*)

Quello che dico di Napoli può in buona parte applicarsi a tutto il Mezzodì. Non è che il frutto del più elementare buon senso il vecchio apologo di Menenio Agrippa: l'infermità di

alcune membra dell'uomo fa soffrire anche le altre, *totumque corpus ad extremam tabem venire*. E come la malattia, così, per converso, la forza, il vigore dei visceri essenziali risana, ringagliardisce l'intero organismo. Per tali motivi tutti gli stimoli, gli aiuti, i benefizi che noi arrecheremo all'Italia meridionale gioveranno immancabilmente all'intera nazione. (*Applausi*).

Egli è perciò che i ringraziamenti rivoltimi per quel poco che a vantaggio di Napoli e del Mezzogiorno io potei fare non li accetto che come frutto della gentilezza vostra, perchè sono convinto di aver adempiuto ad un rigido dovere nell'interesse generale di tutto lo Stato.

Di queste verità si era vivamente penetrato il Parlamento nel suo voto del 17 dicembre ultimo, con cui dichiarava essere un alto dovere dello Stato il far sì che tutte le parti d'Italia si avvicinino nella loro prosperità.

A tali propositi io credo di essermi pienamente conformato, e non volli che riuscissero vane promesse le dichiarazioni da me fatte in occasione di quel dibattito solenne.

L'acquedotto pugliese, nella relazione parlamentare che esaminò il corrispondente disegno di legge, fu proclamato « l'opera forse più grande e certamente più ardita che la nuova Italia compia a beneficio di una sua regione ». E a dimostrare l'immenso progresso operato in questo ordine di sentimenti e di idee; mi basterà ricordare come nel giugno scorso alla Camera dei deputati, un uomo non facile certamente a compiacenti lusinghe, Nicola Barbato, notasse che, mentre pochi anni addietro da Ministeri e Camere non si volle nemmeno prendere in considerazione una proposta di legge messa innanzi da Matteo Renato Imbriani ed altri colleghi con cui chiedevasi allo Stato per tale acquedotto il contributo di un quinto della spesa, adesso invece a breve distanza di tempo il Ministero propose, come fu poi dal Parlamento con grande concordia assentito, che lo Stato medesimo contribuisse per quattro quinti, che equivalgono a cento milioni; tanto profonda è stata su questa via la modificazione degli spiriti nel senso di una benefica solidarietà.

E nel disegno di legge per le strade ferrate complementari che ebbe testè l'approvazione della Camera elettiva ed unanime adesione negli uffici del Senato, oltre due terzi degli stanziamenti riguardano la Calabria e Sicilia: così come nella legge promulgata il 3 luglio scorso per le vie rotabili ordinarie, su 48 milioni di spesa ivi prevista, quasi 38 concernono le provincie continentali e insulari del Mezzogiorno. Ed anche in questo campo è pienamente giusto che così avvenga, poichè non si può lasciar mancare a qualsiasi parte del paese una buona viabilità, senza privarla di ciò che non è soltanto uno strumento di progresso, ma è una condizione necessaria di vita ad ogni società civile. (*Vivissime approvazioni*).

Quanto alla città di Napoli specialmente, mentre nella discussione parlamentare del dicembre sulle condizioni del Mezzogiorno, erasi affermato quasi impossibile il sistemare solidamente la finanza del suo Municipio, noi procurammo che la méta fosse raggiunta. Il vostro Sindaco, coll'acutezza di logico inesorabile, colla fiamma dell'amore per la sua città, ci trasfuse il convincimento della necessità di rimedi efficaci, e il contributo dello Stato, per quanto ragguardevole, noi l'affrontammo. Ci muoveva anche il pensiero che a quella rappresentanza, a quell'amministrazione municipale, che uscì con tanta autorità e forza morale dalle elezioni dello scorso novembre, sarebbe stata gravissima colpa non dare un pegno volonteroso di fiducia e d'affetto da parte del Governo del Re, da parte dei consapevoli legislatori. (*Applausi*).

Essenziale fra i provvedimenti per Napoli reputammo altresì quello di compiere la grande opera del suo risanamento edilizio.

In quest'opera di risanamento furono già spesi 151 milioni, comprese le somme costituenti il capitale della Società e le somme di debiti da essa Società contratti; sebbene dei 100 milioni che la legge del 15 gennaio 1885 dedicò all'opera di risanamento edilizio, ventiquattro milioni e mezzo siano destinati alle opere di fognatura e due milioni e mezzo riservati all'isolamento del Maschio angioino e ad altri lavori non rivolti al vero e proprio disegno originariamente concepito.

Questa grande opera, cui deve spettare il vanto di sopprimere le immonde dimore dei fondaci luridi e bui, dove si accavalca commista una misera moltitudine a ludibrio dell'igiene e della morale: il vanto di sostituire al dedalo inestricabile di questi vicoli ed antri una rete d'ampie vie e piazze per le quali torrenti d'aria e di luce si riversano a rendere salubre e bella una zona un dì tanto malsana: questa grande opera, dicevo, minacciava di rimanere funestamente interrotta.

Colla recente legge del 7 luglio si provvide pertanto a far sì che tale pericolo sia eliminato; poichè, ad assicurare il compimento del provvidenziale disegno, agli undici milioni ancora disponibili sugli originarii stanziamenti, ottenuto il concorso degli Istituti creditori della Società di risanamento, furono aggiunti altri ventinove milioni, dieci od undici dei quali assunse a suo carico lo Stato.

Con questi quaranta milioni, e con sette milioni all'incirca ancora da spendersi su quelli destinati alle fognature, si può essere sicuri di vedere arrecato alle condizioni materiali e morali della città un grandissimo vantaggio, ove si rifletta che già i lavori di risanamento fin qui eseguiti influirono a far ridurre la mortalità di Napoli per malattie infettive nientemeno che di due terzi, e cioè dal sei al due per mille.

In questi ultimi giorni coll'onorevole mio collega il ministro del tesoro e cogli egregi direttori generali della Banca d'Italia e del Banco di Napoli si presero gli accordi per affrettare le stipulazioni necessarie a porre mano alle opere, le quali daranno capitale, lavoro, salute alla città cui tutti devono convergere gli sforzi per assicurarle i mezzi di vita prospera e lieta. (*Benissimo!*)

Un altro provvedimento da lunghi anni invocato fu proposto a notevole beneficio di Napoli e delle vicine contrade nei loro trasporti ferroviari: provvedimento consistente nella abolizione e nel riscatto delle sopratasse stabilite con decreto dell'8 novembre 1872 pei valichi appenninici, per quello specialmente fra Foggia e Napoli di cui tanto dolevasi il commercio

di questa città, abolizione e riscatto che furono colla legge del 22 giugno scorso provvidamente sanciti.

Al Governo furono pure chiesti da molti gli sproni, gli aiuti, perchè a Napoli non manchi ciò che più rende fiorenti le grandi agglomerazioni urbane, ciò che in Italia aveva dato lustro e ricchezza alle sue splendide città del medio evo: vale a dire l'attività dell'industria, che, regina del mondo moderno, ne ha prodotto le meravigliose trasformazioni.

Il Governo non volle essere sordo all'appello, ed ha eletto una Commissione di uomini di ogni parte d'Italia, in questo ramo di studii e di iniziative peritissimi, che esamini quali elementi di vita le condizioni materiali e civili di questa città presentino a far sì che Napoli assurga ad un potente svolgimento manifatturiero. Quella Commissione sotto la presidenza e il caldo impulso del vostro sindaco si occupa ora della grave questione. Io attendo con grande fiducia le conclusioni di questa Commissione e dell'altra benemerita Commissione formata dal Sindaco la quale studia lo stesso problema. E sebbene io voglia, in ciò come in tutto, guardarmi da promesse che non sia sicuro di poter mantenere, dichiaro schiettamente che procurerò di secondare colle forze dello Stato quelle iniziative e quelle proposte le quali valgano a rendere Napoli un alveare di fruttifera operosità. (*Bene! — Approvazioni*).

Una riforma infine, alla quale da alcuni si è voluto pertinacemente scemare il valore, valore che invece ai miei occhi è grandissimo per tutto il Mezzogiorno e specialmente per la città di Napoli, è quella che stabilì l'abolizione del dazio consumo sopra il pane e le paste.

Per Napoli i tre mlioni annui, di cui ad abolizione completa di questo dazio i consumi popolari vengono sgravati, sono per intero a carico dello Stato.

Col 1° luglio scorso lo sgravio per questa città è stato di un milione e mezzo, e dietro a ciò il vostro solerte Sindaco, con suo manifesto di pochi giorni or sono, assai saviamente provvide a far sì che il prezzo del pane sia proporzionalmente diminuito. E quando, fra due anni, lo sgravio sarà completo

e raggiungerà i tre milioni, un altro notevole buon mercato a favore delle classi popolari ne seguirà. Ed io vi assicuro che è grande e viva la mia compiacenza nel vedere così diminuite le privazioni di una classe, di cui si lamentarono scemati tristamente i consumi per effetto della eccessiva pressione tributaria; vi assicuro che è grande e viva in me la soddisfazione di avere con i miei colleghi ottenuto che entro i tugurii dei poveri, nel prezzo del loro pane e della loro pasta quotidiana, per nulla entri ad accrescere questo prezzo, con sottrazione al meschino salario, un esoso balzello.

Un altro beneficio di questa abolizione del dazio consumo sulle derrate alimentari, beneficio che avevamo razionalmente preveduto, scorgiamo che, in fatto, fin d'ora si compie; avviene, cioè, che, per effetto dell'abolizione medesima, cadono le cinte daziarie, argomento di popolare abbominio in molti luoghi del Mezzodì: scorgiamo fin d'ora, ripeto, che in questa provincia di Napoli hanno deliberato di passare da Comuni chiusi a Comuni aperti: Gragnano, Casoria, Caivano, Ponticelli, Calvizzano, così come fecero Nocera nel Salernitano, Vasto negli Abruzzi, Monteleone in Calabria, Altamura in Puglia, e come fece lo stesso capoluogo di provincia Avellino.

Se perciò la riforma anche nel primo e parziale periodo di sua applicazione avvia il paese ad una provvida soppressione delle cinte daziarie, assai più esteso e sicuro sarà questo vagheggiato beneficio, allorchè la riforma verrà col primo luglio del 1904 applicata per intero. (*Vivissime approvazioni*).

Permettetemi di aggiungere, a proposito di tale riforma, un'altra osservazione.

Ove anche il vantaggio di queste leggi a favore dei sofferenti non fosse sicuro ed immediato, resterebbe pur sempre che il solo fatto dell'avere il Governo e il legislatore affettuosamente pensato alle loro sorti, rivolto ad essi le proprie sollecitudini, li consola, li rianima, e fa sì che allo Stato non si volgano sentimenti di avversione e di diffidenza, ma di affetto, di fiducia, di riconoscenza. (*Applausi*).

È ciò che si verifica, così rispetto alla solidarietà nazionale, come, del pari, rispetto alla solidarietà sociale.

Assai difficili sono certamente i provvedimenti legislativi che concernono il lavoro. Alcuni di questi provvedimenti di legislazione sociale abbiamo anche quest'anno condotti in porto; ma ove pure nella laboriosa opera non si riuscisse completamente o si riuscisse assai tardi; ove anche, promulgate le leggi, con fatica le secondassero i costumi, io credo che sia già molto mostrare col fatto che non si è indifferenti alla voce dei miseri, ma che anzi con volontà pertinace e continua le forze dello Stato mirano a venire in soccorso dei deboli, dei diseredati dalla fortuna.

Nelle relazioni fra le diverse classi sociali, come nelle relazioni fra le diverse regioni d'Italia, per giudicare con equità certe rivendicazioni, è d'uopo che tutti tengano conto dei mali che alcune classi, alcune regioni non provano, è d'uopo recare nella distribuzione dei benefizî quell'amore, quell'abnegazione, senza cui non si fonderà mai nulla di durevole e fecondo nell'ordine sociale. (*Prolungati applausi*).

Le sollecitudini dello Stato per interessi che meritano aiuto e sollievo saranno tanto più apprezzate e sentite presso una popolazione così buona, così piena di sentimento, di espansione, di gentilezza, di riconoscenza ad ogni atto di deferente fiducia, com'è quella della vostra città. Io ricordo di aver letto in recente libro di un uomo politico francese una affermazione che a molte mie impressioni pienamente risponde: che, cioè, un Governo ed un'amministrazione intelligente possono fare della popolazione di Napoli la prima d'Italia da ogni punto di vista, anche dal punto di vista della moralità. (*Lunghi vivissimi applausi. — Grida di: « Viva Zanardelli! Viva Napoli! »*)

Ma, se io reputo doveroso per il Governo di recare la potenza di tutta la sua azione tutrice a favore di chi la invoca per innalzarsi a migliori destini, io credo nullameno che, se il Governo non deve fallire alla società, la società alla sua volta non deve fallire a sè stessa, non deve abbandonarsi supina ed inerte per attendere tutto dall'alto, ma deve aver fede nelle

sue forze, coscienza del suo genio, dei miracoli che sono inerenti alla virtù che vuole. Qui in questa Napoli, così ricca di native virtù intellettuali, in mezzo ai rappresentanti della sua attività industriale, commerciale, professionale, ai rappresentanti delle sue geniali associazioni, lasciate che io inculchi, insieme ai doveri dello Stato, quelli delle forze libere, delle iniziative dovute alle energie individuali ed a quelle associate dei cittadini. (*Vivissime approvazioni*).

Con questi convincimenti, con questi voti, alzo il bicchiere e bevo:

All'avvenire di Napoli in nome del suo genio nel campo del pensiero, dei suoi sacrificii nel campo dell'azione; poichè anche in questo campo, pugne e martiri come quelli di Napoli del 1799 pochi ne ricordano i fasti dell'umanità. Vigliena, fra le prime, Mario Pagano fra i secondi son nomi fra i più sublimi che nelle sue pagine abbia scritto la storia;

Bevo alla salute del vostro degno rappresentante Luigi Miraglia: a me già lo legava affettuosamente la memoria del fratello spentosi immaturamente a Firenze fra la reverenza universale perchè magistrato singolare fra i migliori: ed ora intimamente lo lega la nostra collaborazione per la floridezza di questa cara città; (*Applausi*).

Bevo alla Rappresentanza municipale eletta con impeto di rinnovamento civile e che deve adempiere per la più incantevole metropoli del mondo una missione d'impulso fecondo e animatore; (*Vivissimi e lunghi applausi*).

Bevo ai Rappresentanti della Provincia, del Fôro, della Magistratura, bevo agli industriali e commercianti benevolmente qui convenuti; alle benemerite Associazioni che saluto con fervido affetto, perchè ad esse sono strettamente avvinte le fortune di Napoli, cui sono sacri gli ardenti voti dell'animo mio;

Bevo a' miei carissimi colleghi del Parlamento, che, preclari per ingegno e patriottismo, ringrazio della dimostratami benevolenza cordiale, di cui sono lieto ed altero.

Ed ora un brindisi, che avrà vivissima eco negli animi vostri, al Re Vittorio Emanuele. Da questa città, ove nacque,

singolarmente cari gli giungeranno i voti che per esso a pro della patria formiamo : a pro della patria cui dànno forza e valore quelle doti di tempra virile d'intelletto e carattere, di modesta semplicità di costumi, che gli hanno cattivato tanta ammirazione e prestigio anche nelle nazioni straniere. Beviamo adunque fervidamente, con augurii di onore, di prosperità, di gloria per l'Italia, alla salute del Re che ne rappresenta l'immortale unità. (*Vivissimi, generali e prolungati applausi. Grida di: « Viva il Re! Viva Zanardelli! » - L'ovazione che saluta l'onorevole Zanardelli dura parecchi minuti, mentre i commensali si affollano intorno a lui per congratularsi*).

Provvedimenti per la Basilicata

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 20 giugno 1902.

Nella discussione del disegno di legge sulle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, gli onorevoli Lacava e Torraca avevano ragionato ampiamente delle condizioni della Basilicata e della necessità di speciali provvedimenti. L'onorevole Zanardelli ne prese occasione per dichiarare:

Io sono entrato nell'Aula in questo momento ed ho udito la patriottica apostrofe dell'onorevole Torraca relativa alle condizioni della Basilicata. Egli mi ricordò un giorno assai fausto e memorabile per me, quello, cioè, nel quale ebbi l'onore ed il piacere di recarmi in Basilicata, essendo ministro di grazia e giustizia, ad inaugurare il monumento di uno dei più grandi giureconsulti e nel medesimo tempo dei più eccelsi martiri che vanti l'Italia, Mario Pagano. Certo in quell'occasione non solo io dovetti abbandonarmi alle aspirazioni patriottiche che erano dettate dall'uomo che si celebrava, ma dovetti vedere altresì quanto squallida fosse quella regione, almeno nell'angolo di essa che mi ha generosamente ospitato. Perciò, non soltanto in omaggio alle memorie patriottiche di quel paese che è certamente fra quelli che più contribuirono all'unità italiana, ma in vista delle sue condizioni economiche, sono convinto delle necessità che vennero testè esposte, dell'obbligo di redenzione che Governo e Parlamento hanno indubbiamente verso quel popolo gagliardo. Ma, per quanto sia vivo in me questo convincimento, il pretendere che io possa venire ad improvvisare, a proposito di una legge generale concernente le opere idrau-

liche, una specie di legislazione speciale, Provincia per Provincia, il ciò pretendere, consentirà l'onorevole Torraca essere veramente impossibile. Non di meno all'onorevole Torraca posso dare un altro affidamento negli stessi precedenti miei in questa Sessione. Quando si trattò della discussione generale sulle Provincie meridionali, io mi sono occupato delle Puglie, ed egli ha veduto che riguardo a questa regione ho provveduto con una certa larghezza da quelle popolazioni riconosciuta: mi sono occupato di Napoli, ed oramai, da quella grande città mi vennero parole di sodisfazione per ciò che fu fatto riguardo ad essa. Ora è la prima volta che mi si tiene parola in ispecie di provvedimenti per la Basilicata. Orbene, assicuro l'onorevole Torraca e la Camera che anche in tale quistione mi studierò di poter fare ciò che ho fatto per le Puglie e per Napoli. (*Bravo! Bene!*)

Tornata del 21 giugno 1902.

L'onorevole Torraca proponeva un articolo aggiuntivo per cui alla provincia di Potenza non sarebbero applicabili le disposizioni generali, provvedendovi invece con norme e stanziamenti speciali, proporzionati ai bisogni ed alle forze della provincia, dei comuni e dei proprietari e possessori interessati.

L'onorevole Zanardelli dichiarava:

Io sento il dovere di confermare quello che dissi ieri, tanto più che non era presente quando parlò l'onorevole mio amico Lacava, ed entrai nell'Aula nel momento in cui l'onorevole Torraca mi faceva un'apostrofe patriottica alla quale risposi. Seppi dopo che l'onorevole Lacava aveva pure rivolto a me parole di affettuosa fiducia, delle quali lo ringrazio.

Ad ogni modo confermo quello che dissi ieri. Io lamento le condizioni della Basilicata perchè sono miserrime, e perchè, effettivamente, quasi quasi non le comprendo, tanto lo stato presente di quella Provincia è in disarmonia con la sua antica floridezza, che i deputati della provincia di Basilicata conoscono meglio di me.

Ad ogni modo quest'opera di redenzione per restituire la Basilicata al suo antichissimo splendore sarà certo negli intenti miei e del Ministero in quanto è possibile.

Io, dico, mi farò collaboratore dei deputati della Basilicata allo scopo di giovare a questa Provincia, e di restituirle le grandezze di un tempo. Queste sono le dichiarazioni che ho fatte ieri e confermo oggi, tanto più non avendo udito ieri le parole dell'onorevole Lacava.

L'onorevole Lacava ringraziava delle parole del Presidente del Consiglio e l'onorevole Torraca, confidando che i fatti abbiano a rispondere a questi solenni affidamenti, ritirava la proposta.

L'onorevole Zanardelli, presidente del Consiglio, che aveva fatto una lunga escursione nella Basilicata, dicendo parziali discorsi sulle necessità locali, pronunziava come riassunto il

DISCORSO
del 26 settembre 1902 in Potenza

Carissimi Signori!

Il saluto caloroso dei vostri rappresentanti, presidente della deputazione provinciale, sindaco, deputato politico, mi impone una verace riconoscenza; tanto gentilmente lusinghieri furono i sentimenti che vollero manifestarmi.

Mi preme innanzi tutto dichiararvi che devo confermare pienamente ciò che disse il presidente della Deputazione provinciale quanto alla dignità, alla fierezza che queste popolazioni mantengono in mezzo alle gravi sofferenze loro.

E all'onorevole Branca, mentre sono grato della grande fiducia, devo rispondere che troppo attende invero da me: attende ciò che è superiore alle mie povere forze.

Io, del resto, questa sera ho soltanto intenzione di parteciparvi le impressioni da me provate nella mia gita. Se per voi non farò che ricordare quanto sapete, lo stesso non può dirsi del paese: ora, sarà per voi stessi assai giovevole che anche il paese sappia rispetto alle vostre condizioni la nuda verità, la triste realtà delle cose.

Dopo dodici giorni di cammino nella vostra Basilicata, io giungo al suo capoluogo, in cui trovo accolti i rappresentanti tutti della Provincia, la quale nella sua vasta compagine, nella sterminata distesa dei monti che volgono le proprie acque a tre mari, è veramente una regione.

Vedo questa città di Potenza collocata qui ad ottocento metri d'altezza sulla cresta d'un monte, da cui guarda alle opposte convalli con pittoresca scalea di digradanti edifici, che dovettero risorgere da un immane disastro, il terremoto del 1857.

E Potenza è afflitta in buona parte da quei mali stessi, che riscontrai in tutta la mia peregrinazione; alla quale mi risolvetti appunto perchè questi mali erano stati dai vostri deputati segnalati eloquentemente in Parlamento, e perchè questa mi era la più ignota tra le provincie della penisola, com'è, credo, la meno conosciuta in tutto il nostro paese. (*Vivi applausi*).

Può dirsi anzi che la Basilicata sia sconosciuta in gran parte agli abitanti della provincia stessa; chè quasi nessuno io qui trovai che avesse visitato, avesse veduto i varii Comuni, divisi fra loro da enormi distanze, non congiunti da regolari vie di comunicazione; sicchè nella impervia regione, quasi stranieri gli uni agli altri, e perciò non cospiranti ad unico fine, sembrano gli abitatori, che pur dovrebbero comporre una grande unità sociale. (*Vivissimi applausi*).

E nessuna grande città in sì ampio territorio, motivo forse per cui di tempo in tempo errò nomade lo stesso capoluogo provinciale.

Eppure, quanto fu illustre la vostra nobile contrada!

Da questo suolo Pitagora diffuse tanta luce di scienza, tanto apostolato di virtù; da questo suolo Zeusi mostrò primo al mondo il magistero della pittura; sorse in questo suolo la musa di Orazio, i cui versi corrono immortali sulle labbra degli uomini colti d'ogni nazione. (*Applausi*).

In tutti i tempi la Basilicata è stata ferace di splendidi ingegni, di caratteri sommi: basterà fra i moltissimi accennare appena i grandi nomi di Ruggero di Lauria, del venosino De Luca la cui effigie credetti doveroso fosse posta sul fronte del Palazzo di Giustizia in Roma, fra i quattordici più grandi giureconsulti, che, da Irnerio a Romagnosi, abbiano onorata la giurisprudenza italiana; di Mario Pagano in cui è appena vinta dall'aureola del martire l'altezza del giurista e del legislatore. (*Vivissimi applausi*).

E poichè accenno ai martiri del 1799, non dimentico che ad ogni passo della Basilicata vidi le scritte che rammentano alcuno di essi: dalla lapide a Cristoforo Grossi in Lagonegro a quella che ricorda Michele Granata in Rionero. (*Applausi*).

Queste lapidi commemorative illustrò l'amico Fortunato coll'alto intelletto d'amore che pose alla vostra storia; onde egli nei suoi scritti rammenta pure quei generosi, i quali nel 1821 cercarono di risollevare la causa della libertà e morirono sul patibolo per essa, fra cui, ardimentosi fra tutti, i fratelli Venita di Ferrandina, il medico Mazziotti di Calvello e Domenico Corrado di questa città. (*Applausi*).

E quanto al 1848, negli ultimi miei passi vidi a Venosa ed a Melfi dipinta la bionda testa di quel Luigi La Vista, in cui le più eccelse promesse d'ingegno e di scienza che il De Sanctis ed il Villari attestano, furono troncate a 22 anni dal piombo dei mercenari svizzeri il 15 maggio 1848 in Napoli, dove nella difesa delle barricate fra i più intrepidi combattenti trovavasi il giovane venosino. (*Applausi*).

Nè meno grandi dei sacrifici individuali furono gli eroismi delle guerre di popolo.

A questo riguardo mi è suggerito un riscontro che non devo tacere, determinato dalla gratitudine in me destata dal gentile pensiero pel quale i promotori del nostro convegno vollero porre nel centro di questa parete lo stemma della mia città, e accanto al leone di Brescia il leone Lucano. Essi simboleggiano una grande fraternità fra la vostra e la mia terra: fraternità fondata sulla fede che l'una e l'altra ebbero, anche nei tempi più tristi, nei destini della nazione, e sull'eroismo che esse mostrarono nelle guerre di popolo. (*Vivissimi applausi*).

Alle dieci giornate di Brescia, che splendidi riscontri in questa Basilicata!

A difesa della Repubblica partenopea i paesi della Lucania fecero prodigi di valore e fra tutte degna di canto epico fu la resistenza di Picerno, capitanata dai fratelli Vaccaro di Avigliano, difesa in cui, finite le munizioni, si fusero le canne

d'organo delle Chiese, i piombi delle finestre, gli utensili domestici e in cui le stesse donne combatterono a fianco dei mariti e dei fratelli respingendo gli assalti nemici. (*Applausi*).

Nel 1860 poi la Basilicata, come ricordò l' onorevole Branca, prima ancora che Garibaldi passasse lo stretto di Messina, prese la gloriosa iniziativa della rivoluzione, sorgendo in armi da Corleto Perticara, ove da ogni paesello della patriottica regione accorsero i combattenti, accorsero marciando poi su questo capoluogo di Potenza, dove avvennero gli scontri dallo stesso Branca indicati.

E liberata la provincia, quella prode brigata lucana, che erasi formata per la popolare rivolta, passò a combattere strenuamente con Garibaldi nelle giornate del 2, del 15 e del 19 ottobre sui campi di Capua, dove si fermarono le sorti dell'unità nazionale. (*Vivissimi applausi*).

Della storica iniziativa io già negli scorsi giorni ho più ampiamente parlato, ricordando gli animosi promotori; ma lasciate che anche oggi ripeta che, primo fra essi, fu quel gentile che mi ha testè rivolto la parola, il Presidente del vostro Consiglio provinciale.

Tutte queste prove singolari di valore attestano le virtù della vostra gente: la sua semplicità, la temperanza, l'austerità, l'amore alla patria, il coraggio, il culto della patria.

Queste glorie io volli rammentare, non già per un superfluo ricordo storico, ma perchè mi sembra rendano più imperioso il dovere dell'Italia di tener la Basilicata al posto del quale per ogni aspetto è degna. (*Vivissimi generali e prolungati applausi*).

Mosso da questi intenti io visitai, nelle varie sue parti, quasi l'intera regione.

E la triste eccezionalità delle sue condizioni superò ogni mia aspettativa. (*Applausi*).

Percorsi più giorni distese di monti, nudi, brulli, senza qualsiasi produzione, senza quasi un fil d'erba, e avvallamenti altrettanto improduttivi. Si correva per ore ed ore senza tro-

vare una casa, ed al desolato silenzio dei monti e delle valli succedeva il piano mortifero dove i fiumi sconfinati scacciarono le colture, e straripando impaludarono. E vidi ad esempio il letto dell'Agri identificarsi colla valle dell'Agri e l'acqua vagante non avere quasi corso in quelle sterminate arene. (*Applausi*).

E se le campagne sono in gran parte deserte, e, per la malaria, pestilenziali, gli abitati alla loro volta non sono sicuri.

Stigliano, che pur torreggia superbo nelle più pure arie a novecento metri sul livello del mare, che ha una popolazione robusta, dove la originale bellezza muliebre fa pensare alla Magna Grecia; Stigliano per frana minaccia di precipitare dal ciglio del monte nell'avvallamento profondo: si vedono sul fianco le case crollate e gli abitanti non stanno mai senza trepidazione. (*Vivi applausi*).

E di frane, entrando io nella Basilicata pel territorio di Lagonegro, cominciai a udire spaventosamente a proposito di Lauria, e così via il terribile pericolo trovai ripetuto per molti e molti Comuni e fra gli altri per Montalbano e Salandra e Pomarico e Pisticci e Barile e Lavello, e questa mattina, viaggio facendo, per Avigliano e qui giunto per Campomaggiore, Comuni tutti i quali chiedono che loro sia dato affidamento di esistere. (*Applausi*).

E se la popolazione è malsicura dove giace, non ha in molti luoghi i mezzi civili di muoversi, per le sue condizioni di viabilità. (*Vivissime approvazioni*).

Non parlo neppure dei grandi mezzi di comunicazione, pur tanto desiderati in Basilicata, ma parlo delle più modeste vie rotabili ordinarie di cui è così estesa la rete in altre regioni.

Sono 21 i Comuni senza alcuna strada rotabile, la maggior parte nel circondario di Lagonegro, ed alcuni di essi non hanno neppure vie mulattiere, e loro servono di strada i letti dei torrenti, sicchè in tempo di pioggie non vi è modo di andarvi od uscirne. Se non fosse questo bel tempo, dicevami il Sindaco di Armento, non sarei potuto qui venire ad incon-

trarvi. Siamo venuti, io ed i miei concittadini, a cavallo ed a piedi. Quando nevica o piove si resta senza comunicazioni e per lunghi giorni non arriva la posta, non si ricevono lettere, nè si leggono giornali.

Fra i Comuni che non hanno strade carreggiabili vi sono anche due capoluoghi di mandamento: Sant'Arcangelo e Noepoli, Noepoli dove in tali condizioni di vie mal praticabili cadde ed ammalò quell'Antonio Rinaldi, di cui io oggi vidi la sculta immagine nella sala del vostro Consiglio provinciale; quell'Antonio Rinaldi, profondo giureconsulto di cui tanto si onorò il vostro fôro e che anche del Parlamento fu lume: alla cui memoria pertanto mando il tributo del mio omaggio affettuoso. (*Vivi applausi*).

Una contrada posta nelle condizioni, che vi accennai, pur troppo fatalmente viene abbandonata da' suoi abitatori: e così la Basilicata porge, sola fra le provincie italiane, l'esempio di aver veduto nell' ultimo ventennio la sua popolazione subire una diminuzione di 47,700 abitanti, mentre, nello stesso periodo, di oltre quattro milioni crebbe la popolazione complessiva del Regno.

È vero che colla odierna popolazione, e cioè con una densità media di popolazione che risulta di 49 abitanti per chilometro quadrato, la Basilicata ha ancora una densità notevolmente maggiore della Sardegna; ma in Sardegna la popolazione di molto è aumentata ed essa ha almeno fiorenti industrie ed una rete completa di strade di ferro.

La deplorata diminuzione della popolazione, come accennai, non dipendette da eccedenza delle morti sulle nascite, mentre, all'opposto, havvi eccedenza dei nati sui morti, e i nati, che in Basilicata sono annualmente oltre 38 per ogni 1000 abitanti, superano proporzionalmente i nati nel Regno, i quali furono secondo l'ultimo censimento circa 33 per 1000.

La diminuzione della popolazione dipende invece soltanto dalla emigrazione, che si verifica estesamente in tutti i Comuni della provincia, ma che ebbe luogo in più larga scala nel

circondario di Lagonegro, e si lamenta gravissima in questo stesso capoluogo di Potenza, città che da 21 mila scese a 16 mila abitatori.

Questa emigrazione va continuamente, soprattutto in questi ultimi anni, aumentando; da 8 o 9 mila individui all'anno, che dava nel triennio 1897-99, salì a quasi 11 mila nel 1900, ad oltre 17 mila nel 1901, e tutti i sindaci che andai interrogando mi parlarono del contagio con cui cresce a dismisura, per quella pure che potrebbe dirsi la emigrazione di « richiamo » e cioè di persone che trovansi in America e mandano a chiamare parenti e compaesani. (*Approvazioni*).

Anche nel circondario di Melfi, dove fino al 1899 la emigrazione era abbastanza limitata, dal 1899 in poi si è quasi quadruplicata, e fu nel 1901, di 5154 individui.

Erano un tempo i soli musicisti di Viggiano che in liete compagnie di concerti emigravano in America e tornavano con discreto patrimonio, formando, mi disse il sindaco di Viggiano, la fortuna del paese. Ma ora anche colà, come dappertutto, vi ha una larga emigrazione di contadini, sicchè mancano i lavoratori alla terra.

Questi, e con essi gli artigiani, partono a torme, partono non pochi con le intere famiglie, in esodo doloroso, fuggendo la patria desolata, la terra nativa la quale non ha da nutrirli. (*Vivissimi applausi*).

Si vedono villaggi, come Lagonegro vecchio, affatto spopolati, con tutte le case vuote di abitatori.

Vanno nell'America meridionale, ma più ancora negli Stati Uniti, e il sindaco di Gallicchio mi diceva che dal suo paese vanno principalmente nelle miniere di carbon fossile in Pensilvania, dove trovano lusinghieri guadagni.

Per quanto anche l'Abruzzo e il Molise abbiano una emigrazione proporzionalmente ancora maggiore che quella della Basilicata, pure ivi gli effetti non ne furono così universalmente sentiti.

Alcuni fra gli emigranti, quelli che non trassero seco le famiglie, mandano più o meno ragguardevoli somme di danaro

in patria, e il sindaco di Rionero mi diceva che 30 mila lire al mese giungono in quel Comune dall'America alle famiglie degli emigrati.

Per effetto della improduttività del suolo, della conseguente vita di miseria, di stenti, per effetto della malaria invadente, pur troppo grandissima è in questo paese la mortalità. Mentre la media annua della mortalità nel Regno è in cifra tonda del 23 per 1000 abitanti, nella Basilicata, nonostante la salubrità dei luoghi più alti e di aria purissima, la mortalità va oltre il 27 per 1000, superata soltanto dalla provincia di Foggia, ove sale oltre il 28 per 1000. E come accennai, a formare questa così elevata mortalità entra in gran parte la malaria che qui miete il maggior numero di vittime dopo la Sardegna.

A fornire sì alto contingente di mortalità entra certamente altresì la tristissima condizione delle abitazioni.

In un memoriale presentatomi a Matera dal Comizio agrario di quella città è detto che « cinque sesti della popolazione materana abitano in tugurii scavati nella nuda roccia, addossati, sovrapposti gli uni agli altri, in cui i contadini non vivono, ma a mo' di vermi brulicano, squallidi, avvolti nella putredine di letame in fermentazione e, nella promiscuità innominabile di uomini e bestie, respirando aure pestilenziali ». (*Sensazione — Applausi*). E quasi dovunque non diverse sono le condizioni delle abitazioni, quasi dovunque le camere dei contadini ricevendo aria e luce soltanto dalla porta che mette sulla via. Veri antri sono tali stanze, che chiamano *sottani*, e molti di essi mi fece vedere in questa vostra Potenza l'ottimo Sindaco, abituri che in me destarono non solo meraviglia, ma profonda pietà. (*Vivi applausi*).

Così queste case dei contadini potessero andare sparse per le campagne! (*Applausi*). Carlo Cattaneo da quarant'anni diceva che quello che rese fiorente la Lombardia in confronto dell'Italia meridionale, fu appunto la vita del coltivatore vissuta nel campo, mentre qui io vedeva negli scorsi giorni in sulla sera nei circondarii di Matera e di Melfi tornare a

cavallo o in carretto i contadini più fortunati, uomini, donne, fanciulli, dai solchi lontanamente coltivati. (*Applausi*).

A fornire sì grave contingente alla morte ed alle malattie entra in molti luoghi la mancanza di sana acqua potabile, per cui reclamano aiuto 55 Comuni della Basilicata, e vivissimo ebbi, rispetto a ciò, nella mia gita l'appello di Viggiano, Moliterno, Sant'Arcangelo, Accettura, Bernalda, Craco, Montalbano Jonico, Salandra, Pisticci ed altri ancora.

Ciò che rende più grave la condizione dei poveri è eziandio la scarsità di sollievo che possono avere dalla pubblica beneficenza. Poichè un paese non ricco non riesce ad accumulare un cospicuo patrimonio per gli indigenti. (*Applausi*).

Non vi sono quindi in Basilicata manicomi, nè brefotrofi, nè ospizi pei cronici, nè case d'industria. E quanto ad ospitali ne ha uno questa città di Potenza, ma, mentre nel complesso del Regno per ogni 100,000 abitanti sono negli ospitali assistiti 1382 ammalati ogni anno, e in Lombardia la proporzione sale a 2257 e in Toscana a 2548, nella Basilicata essa si riduce a 148. (*Sensazione*).

Gli ammalati soltanto dalle Congregazioni di carità possono ricevere medicine ed altri sussidii a domicilio, ma in molti luoghi, cominciando da Lagonegro, poverissime, insufficienti allo scopo, trovansi queste Congregazioni.

Anche le Associazioni operaie fecero per tale assistenza i più benemeriti sforzi, alcune riuscendo a costituire patrimoni relativamente di qualche entità. (*Vive approvazioni*).

Nonostante questo cumulo di miserie, la stirpe gagliarda resiste anche fisicamente, e nelle leve militari del triennio 1898-1899-1900 i riformati per imperfezioni fisiche furono 164 ogni 1000 coscritti, furono quindi in numero pressochè uguale alla media del Regno che è di 163, mentre nella mia provincia di Brescia, ad esempio, tali riformati ascesero a 209. Invece le riforme per difetto di statura furono quì più numerose del doppio che nel complesso del Regno.

Così, del pari, nonostante la *male suada fames*, l'indole morale della popolazione fa sì che la delinquenza nella Basilicata

risulti minore che nelle finitime provincie e non sia aumentata neppure col cresciuto disagio di questi ultimi anni. (*Applausi*).

Invece relativamente assai elevato è il numero delle liti, fenomeno comune ad un'altra regione poverissima, cioè la Sardegna.

Le miserrime condizioni economiche contribuiscono a tener alto il numero degli analfabeti che nel 1901 risultò del 79 per 100 sul complesso della popolazione, mentre, facendo il conto sugli adulti, si ha nei coscritti il 51 per 100. Le provincie di Cosenza, Catanzaro e Caltanissetta, ne hanno un numero proporzionalmente ancor maggiore, mentre la media del Regno è di 52 sul complesso della popolazione, di 34 sui coscritti.

Assai degni d'encomio sono poi gli sforzi che i Comuni maggiori fanno per l'istruzione secondaria. A Melfi un grandioso edificio è destinato all'istruzione tecnica e rende assai meritevoli di considerazione i reclami che si fanno perchè diventi governativa la scuola tecnica (*Approvazioni*); così come l'antica coltura di Matera rende legittimo il desiderio, che essa costantemente esprime, di veder completamente parificato il suo ginnasio-liceo agli altri governativi. (*Vive approvazioni*). E Lagonegro, alla sua volta, ha a cuore il ginnasio per non vedere la gioventù del suo circondario tratta a percorrere le scuole secondarie nel seminario vescovile di Policastro. (*Applausi*).

Ma uno dei voti più insistenti che udii e che lessi nei memoriali che mi furono presentati, è quello che concerne l'istruzione professionale e più specialmente l'istruzione agraria in un paese che appunto dall'agricoltura crede di potere attendere salute. E invero al presente l'agricoltura perisce, il suolo non ha quasi alcun reddito, la proprietà immobiliare non ha quasi valore, così come l'industria è totalmente assente.

E di questo depauperamento riesce un indice eloquente anche la crescente diminuzione del reddito postale e telegrafico, meschino anche in addietro, meschinissimo oggi.

È quindi molto che in sì misera condizione di cose le casse postali della Basilicata abbiano ricevuto notevoli risparmi, dei quali mi parlarono i Sindaci anche dei minori villaggi. Queste casse postali nel 1898, ultimo anno di cui furono pubblicati i dati, raccolsero circa dieci milioni di lire con notevolissimo aumento sugli anni precedenti. Altri due milioni di depositi può calcolarsi nel predetto anno si raccogliessero presso gli altri istituti di credito: in complesso approssimativamente si può ritenere che i depositi a risparmio della Basilicata corrispondano ad una media di lire 24 per abitante. Assai minori risparmi adunarono le provincie di Teramo, Benevento, Lecce, Reggio di Calabria e Caltanissetta. Dalle informazioni datemi dagli ufficiali postali, risulta che buona parte di tali depositi derivano dagli invii di danaro degli emigrati in America.

Io cercai di tratteggiare con esattezza le condizioni della Basilicata certamente infelicissime. A vedere questi monti, questi colli, queste valli, queste spiaggie squallide e morte, non par vero che dove ora vi sono zolle ed acque ed arie letali, dove havvi il deserto e la morte, rifulgessero un tempo le fiorenti città della Magna Grecia: Metaponto ed Eraclea, sede di imperi, celebrate per splendore di natura e magnificenza di monumenti.

Quali le cause di sì grave decadenza? Circa alle cause, io lessi tutte le sagaci carte che in proposito furono scritte negli ultimi tempi. Ma parmi sia vano l'indagare gli errori del passato.

Quali piuttosto i rimedi, cui lo Stato possa por mano? Anche riguardo ad essi giova che mi attenga al massimo riserbo, alla più prudente cautela. Piuttosto che espormi a promettere e non eseguire, vorrei eseguire il non promesso. (*Vivissime approvazioni*).

Io con la più coscienziosa accuratezza ho interrogato i rappresentanti dei Mandamenti e dei Comuni, non solo dei paesi visitati, ma di quelli ove non mi recai e i cui rappresentanti vennero a raggiungermi nel mio passaggio; ho interro-

gato Consiglieri provinciali, Sindaci, Giunte municipali, Autorità governative, giudiziarie e finanziarie. Ho interrogato medici, maestri, ispettori scolastici, presidenti e membri delle Congregazioni di carità e Associazioni operaie e proprietarii e artieri e contadini. Li ho interrogati sui fatti ed udii la loro opinione sui rimedii. Ebbi da moltissimi Comuni, da Associazioni e Istituti un numero stragrande di memoriali, cui diedi un rapido sguardo negli scorsi giorni e che studierò amorosamente a Roma. (*Bene! Bravo!*)

Mi compiaccio però premettere che alcune delle cose che furono in addietro dalla Basilicata richieste avranno sicuro adempimento. (*Vivissimi applausi*).

Comincio dalle strade ferrate.

La costruzione della linea Lagonegro-Castrovillari, i cui 100 chilometri all'incirca si devono stendere per una metà nella Basilicata, credo di poter considerarla un fatto compiuto. (*Applausi*).

Ma il grido sempre per due settimane ripetuto a' miei orecchi fu: *Grumo-Padula:* via di ferro della preveduta lunghezza di 210 chilometri, di cui 155 in Basilicata, 45 in provincia di Bari e 10 in provincia di Salerno.

A questo grido possono fare riscontro gli ammonimenti pei quali, in omaggio al celebre teorema delle contraddizioni economiche, qui si sostiene da alcuni che le strade ferrate furono e sarebbero da ritenersi un dono funesto, fonte di crescente miseria, anzichè di progressiva prosperità?

Non è questo che un punto interrogativo, il quale non mi toglie di ripetere ciò che in riguardo a questa linea dissi negli scorsi giorni.

Io ho già espresso in più luoghi della mia peregrinazione, rispetto a questa linea, alcuni concetti. Io credo, dissi, che le strade ferrate, le quali sono destinate a congiungere al loro centro provinciale i venti capoluoghi di circondario che ne sono disgiunti, devono avere la precedenza, ove appena economicamente e tecnicamente possibili; ed espressi pure il concetto che, in armonia a quanto disse uno dei vostri consiglieri

provinciali, il titolo ad una straordinaria prestazione chilometrica da parte dello Stato riuscirebbe per questa linea giustificato. (*Vivissimi e lunghi applausi*).

Quanto alla viabilità delle strade ordinarie, può dirsi che colle vie rotabili in costruzione in base alle leggi del 1875 e del 1881, e con quelle recate per il prossimo decennio dalla legge ultima del 3 luglio, si provveda abbastanza a togliere gli inconvenienti che io enunciai. Quello che a tale proposito io procurerò di fare, insieme col mio ottimo amico Balenzano, sarà di procurare nel periodo decennale di dare la priorità ai lavori concernenti questa provincia, appunto perchè così impervie condizioni non si verificano altrove. (*Lunghi applausi*). Anche dopo ciò parecchi lavori di completamento mancherebbero e ad essi pure è d'uopo volgere il pensiero. (*Applausi*).

Ho parlato dell'acqua potabile: la legge che il Ministero ha fatto adottare per l'acquedotto pugliese vi mostra quanto io ritenga di primissima importanza provvedere a questo bisogno, che considero il più essenziale di tutti per una popolazione. Ed è colla forza di tale convincimento che io esaminerò le domande che a tal uopo mi furono presentate.

Ai rimboschimenti del pari è necessario volgere le cure: le foreste onde la regione ebbe nome, foreste un dì meravigliose e vantate da Ovidio e Marziale, furono per la Basilicata una grande, una provvida difesa e le diedero una celebrata produzione; ma queste foreste da lungo tempo man mano andarono distrutte: e come ho letto in un pregevolissimo lavoro in questi giorni pubblicato da uno dei vostri consiglieri provinciali, dopo la legge forestale del 1877 per oltre 173,000 ettari furono divelti i boschi da questo suolo. Trovare i modi coi quali restituire alla vostra regione la tutrice corona, deve essere oggetto degli sforzi comuni. (*Applausi*).

Provvedere al corso regolare dei fiumi e torrenti, il cui straripare e impaludarsi è precipua cagione della malaria, deve pure essere argomento di studi volenterosi, poichè la malaria è il nemico da avere specialmente in mira e che deve combattersi con incessante ardore. (*Vive approvazioni*).

Accelerare con ogni sforzo la perequazione fondiaria, in modo che in breve tempo sia un fatto compiuto, è pure nei propositi miei e del Ministero. E il mio carissimo amico il ministro delle finanze va ed andrà ogni giorno più aumentando il personale operante. (*Applausi*).

Alla revisione poi dell'imposta sui fabbricati si provvederà, occorrendo anche con legge speciale. (*Vivi applausi*).

Quanto a ciò che dipende dall'applicazione di ciascuna delle leggi tributarie, io mi adoprerò a far sì che tale applicazione avvenga per modo che le leggi stesse siano interpretate con la più larga equità e con riguardo alle speciali condizioni di questo paese. (*Approvazioni*).

Inoltre, trovar modo di sottrarre i cittadini e più ancora i Comuni all'usura, agevolando il credito a mite interesse, è pure una delle aspirazioni che più fervidamente e più universalmente mi furono espresse. Esse hanno il suffragio di eminenti economisti, di autorevoli uomini politici e sono pertanto fra quelle cui si volgeranno con maggior cura e desiderio di riuscita i miei intenti. (*Vivissimi applausi*).

Infine l'Amministrazione deve provvedere a quì mandare, dovesse anche ricorrere ai più giovani e volonterosi, funzionarii eccellenti che alla propria missione dedichino un po' di fuoco sacro, di quel fuoco sacro, il quale consiste, secondo la definizione di un Grande, nel fare qualche cosa più del proprio dovere. (*Lunghi applausi*).

Alle frane, all' insegnamento ho già fatto allusione, sicchè mi tarda chiudere queste incomposte parole che affrettatamente esprimono le mie impressioni.

E le chiudo senza alcuna perorazione dicendo: combattiamo insieme una grande battaglia contro le forze della natura e contro le ingiurie degli uomini. (*Lunghi e generali applausi*).

Non aspiro ad alcun bene maggiore che a quello di uscire da questa battaglia, insieme a voi, vittorioso. (*Applausi e grida di: « Viva Zanardelli »*).

In questa speranza io bevo al rinnovamento materiale e civile della generosa, ed ormai anche per me tanto diletta, terra lucana. (*Fragorosi e lunghissimi applausi*).

E bevo io pure al nostro Re, che come a tutte le grandezze, così palpita a tutti i dolori della patria, al Re, che per questo è oggi qui presente e auspicante a voi, o Lucani, ai quali mando riconoscente per la vita, per la vita devoto, il mio affettuoso e reverente saluto. (*Vivissimi, lunghi e generali applausi. — Tutti i commensali si alzano in piedi acclamando e gridando: « Viva Zanardelli! Viva il Re! » — Le ovazioni entusiastiche durano parecchi minuti, mentre l' onorevole Zanardelli è complimentato dai presenti che si affollano a lui per congratularsi*).

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 30 marzo 1903.

L'onorevole Ciccotti rivolgeva interpellanza per sapere se e come, specialmente dopo le constatazioni fatte dal Presidente del Consiglio nel suo discorso di Potenza, intenda sollevare le dolorose condizioni della Basilicata con provvedimenti speciali e con un confacente indirizzo di politica generale, volto precipuamente a scemare lo sproporzionato peso tributario e favorire lo sviluppo della produzione ed a far fronte intanto alle preoccupanti, imminenti conseguenze del mancato ricolto.

Risposta dell'onorevole Zanardelli, Presidente del Consiglio:

Ringrazio l'onorevole Ciccotti delle parole gentili che ha voluto rivolgermi, a proposito delle mie sollecitudini pel suo nobile paese; lo ringrazio, perchè mostrano la gentilezza dell'animo suo, che lo trasse a riconoscere con quanta buona volontà io mi sia messo a studiare i bisogni di quella terra. L'onorevole Ciccotti mi permetta però di affermargli, cogliendo una delle sue ultime frasi, in cui disse che la Basilicata è un paese di ribelli, ch'io ebbi una impressione affatto opposta... (*Interruzione dell'onorevole Varazzani*).

ZANARDELLI. C'è stato in Basilicata lei? (*Ilarità*).

Voci. No, no!

ZANARDELLI. ...perciò me lo lasci dire all'onorevole Ciccotti. Io ebbi una impressione del tutto opposta: mi parve la popolazione della Basilicata una popolazione ispirata ad un grande principio d'ordine, non solo, ma dotata di una moderazione esemplare. Io, pur avendo continuamente per quattordici giorni interrogato uomini di tutte le classi, non ho udito mai, non dirò una protesta, ma nemmeno una querimonia. Non udii mai una querimonia; ma bastò a quelle popolazioni che si facesse un esatto accertamento delle condizioni

di fatto, perchè esse si tenessero sicure che in seguito a questo accertamento sarebbero derivate a proprio favore quelle conseguenze che potevano legittimamente reclamare e desiderare.

L'onorevole Ciccotti accennò ad una interpellanza che egli fece nello scorso anno (1), dicendo che io non vi ero presente perchè mi trovavo impegnato in Senato, quando egli svolse l'interpellanza medesima. È vero; ma io ho letto nel testo stenografico quella interpellanza, l'ho letta attentamente come meritano i suoi lavori, i suoi discorsi, e ricordo che, oltre l'interpellanza dell'onorevole Ciccotti, nell'aprile stesso vi fu un'interpellanza dell'onorevole Mango (2); e che più tardi, parmi nel giugno, gli onorevoli Lacava e Torraca richiamarono pur essi la mia attenzione sui bisogni del loro paese nativo. Dietro queste pressanti istanze, io pensai di visitare quella patriottica regione con affettuosa cura. E avendola percorsa nelle varie sue parti, mi convinsi di ciò che dissi a Potenza, altamente dichiarando che la triste eccezionalità delle condizioni di quella provincia aveva superato ogni mia aspettativa. Perciò non faccio che confermare ora che, se vi è una provincia a cui lo Stato debba volgere tutta la sua attenzione per provvedimenti riparatori, questa provincia è precisamente la Basilicata. L'onorevole Ciccotti disse, e lo disse con molta temperanza, di cui gli rendo lode e cordiali ringraziamenti, disse: voi non siete addivenuti ai rimedii. Ma se ciò anche fosse vero, starebbe sempre che, come io sclamai, interrompendo, non so se lui od altro oratore il quale tempo addietro diceva appunto che, in quattro mesi, non avevo fatto nulla, se io non aveva

(1) Il 28 aprile 1902 l'onorevole Ciccotti aveva rivolto interpellanza sui provvedimenti che si vogliano e possano adottare per la provincia di Basilicata. Dovendo l'onorevole Zanardelli assentarsi per recarsi al Senato, vi avevano risposto il ministro dell'interno onorevole Giolitti, e il ministro delle finanze onorevole Carcano.

(2) Interpellanza svolta il 21 aprile 1902, circa le condizioni stradali della Basilicata: vi aveva risposto il ministro dei lavori pubblici onorevole Balenzano.

fatto nulla in quattro mesi, non più di me avevano fatto in quarant'anni i miei predecessori.

DEL BALZO CARLO. È stato il Regio Governo!

ZANARDELLI. Ma è certo che, se fosse lei al Governo, efficacemente si provvederebbe. (*Viva ilarità*).

DEL BALZO CARLO. Metteteci alla prova!

ZANARDELLI. L'onorevole Del Balzo ha detto ancora: metteteci alla prova. Ed io rispondo che lo farei ben volentieri: perchè non desidero di meglio che vedere che cosa sapreste fare, una volta messi alla prova. (*Ilarità e commenti*).

Ma non è vero poi che nulla siasi fatto, e lo dimostrerò.

Io, in quelle parole del mio discorso di Potenza che furono più volte citate anche in quest'Aula, dissi che in Basilicata (e sull'importanza del fatto, per me grandissima, non mi pare di essere perfettamente d'accordo con l'onorevole Ciccotti), aveva trovate deplorevolissime le condizioni della viabilità. E parlo della viabilità ordinaria...

CICCOTTI. Siamo d'accordo.

ZANARDELLI. Allora va bene.

CICCOTTI. Ma dico che non è la sola e la più importante la questione dei lavori pubblici.

ZANARDELLI. Imperocchè, volevo dire, abbiamo un paese nel quale vi è la mancanza, non solo di strade rotabili, tanto che vi sono perfino certi capoluoghi di mandamento che ne sono privi, ma mancano perfino le strade mulattiere; per modo che le strade, colà, consistono nel letto dei torrenti: che è quanto dire, che, quando piove, la vita sociale resta completamente interrotta, e que' paesi si possono dire, per più giorni ed anche per settimane, fuori assolutamente di ogni consorzio umano. Perciò questa viabilità io la considero di primissima importanza.

Ciò posto, nella legge del 3 luglio 1902, si provvede, quasi completamente, alla viabilità ordinaria della Basilicata. Per quella legge dei 48 milioni da erogarsi in tutto il Regno otto milioni sono spesi in Basilicata. Ma poichè la spesa e le conseguenti opere si riferiscono ad un decennio secondo la legge del

3 luglio, perciò tenemmo a non lasciar passare tanto tempo per l'esecuzione.

Conseguentemente che cosa abbiamo fatto? Abbiamo presentato il disegno di legge dei 25 milioni, tanto combattuto dalla opposizione, inteso ad accelerare tali lavori e compierli nei prossimi anni. Questi lavori accelerati per la Basilicata in materia di viabilità rappresentano opere per la somma di cinque milioni e mezzo, cioè di più che un quinto dei 25 milioni da spendersi in tutto il Regno. Siccome poi per la legge medesima è stabilito che non vi debbano essere variazioni per ciò che concerne il contributo delle Provincie, ne viene di conseguenza che con le 200 mila lire che la provincia di Potenza ha stanziato, essa, invece di avere 400 mila lire di lavori, ne avrà forse 2 milioni all'anno; e perciò mi pare che circa alla viabilità non si sia fatto poco.

Quanto a questa materia della viabilità aggiungerò che il ministro del tesoro consentì alla spesa di 100 mila lire in riparazioni alle strade comunali.

L'onorevole Ciccotti parlava testè anche delle case rurali, anzi mi ha fatto l'onore di citare le mie parole. Infatti io mi addentrai in questo argomento delle case rurali nel discorso che feci a Potenza, e descrissi quei così detti *sottani*, che costituiscono in buona parte le case rurali e che sono veri antri, i quali non hanno nè aria nè luce, e dove esiste una immorale e anticivile promiscuità.

Or bene, anche a questo proposito l'onorevole Ciccotti dovrà convenire che qualche cosa si è fatto da noi; si è fatto più che non chiedessero gli stessi deputati della Basilicata: imperocchè gli onorevoli Materi e Gianturco, nel disegno di legge per le case popolari, avevano chiesto uno sgravio temporaneo per le case da costruirsi, e noi nel progetto di legge sugli sgravi abbiamo per queste case da edificarsi reso ben maggiore il beneficio. Nè basta; chè l'onorevole ministro delle finanze (cosa che forse l'onorevole Ciccotti ignora) ha dichiarato alla Commissione per gli sgravi di proporre un articolo, secondo il quale lo sgravio assoluto delle case rurali

dall'imposta debba riferirsi non solo alle case da costruirsi, ma anche alle case già esistenti; per modo che questo provvedimento porterà l'esonero dall'imposta sulle case rurali esistenti per 53,382 case in Basilicata e quindi una diminuzione d'imposta per la somma di circa 114 mila lire.

Tutto ciò, è vero, non è ancor legge, ma fu proposto da noi, e non è nostra colpa se questi beneficî non ebbero séguito ancora.

Ciò posto, che cosa altro dovevo io cercare di fare? Io, in Basilicata, dopo avere preso conoscenza de' luoghi e aver conosciuto le persone, e *in primis* i rappresentanti dei comuni, della provincia, delle associazioni operaie, delle opere pie, delle quali con amore mi sonooccupato, come parmi che l'onorevole Ciccotti abbia avuto la bontà di ricordare, io mi tenni in continua corrispondenza con queste persone; ed assicuro l'onorevole Ciccotti che non passò quasi giorno in cui io non abbia cercato presso i miei colleghi de' lavori pubblici, dell'agricoltura e commercio, del tesoro, dell'interno, di far valere i diritti e interessi di queste persone che rivolgevansi a me, e ne ebbi e ne ho attestazioni di gradimento e di riconoscenza quotidiane da moltissimi rappresentanti della generosa e gentile contrada.

Inoltre cos'è che io dovevo fare? Cercare di attuare ciò che mi avevano chiesto le rappresentanze anzidette, comuni, provincia, Comizî agrarî, Camera di commercio, ed è quello che ho fatto.

I Comizî agrarî mi avevano chiesto l'esenzione dalle imposte per un determinato periodo di tempo sopra i terreni incolti da bonificare, e riguardo appunto a questi terreni incolti da dissodare il desiderio in buona parte fu soddisfatto coll'articolo 14 del disegno di legge sugli sgravî.

La Camera di commercio di Potenza, i Comizî agrarî della provincia e molti Comuni chiesero l'esenzione dai tributi per i rimboschimenti, ed anche a tale esonero di tributi per i terreni rimboscati provvede l'articolo 13 del disegno di legge del quale ho fatto parola.

La legge sulle bonifiche del 7 luglio scorso prevede per la Basilicata la somma di 8 milioni di opere. E poichè il comune di Atella, che credo non lontano dal luogo nativo dell'onorevole Ciccotti, mi fece le più vive premure per l'acceleramento della bonifica del suo territorio, così questa bonifica di Atella fu compresa nel disegno di legge dei 25 milioni, relativi alle opere da eseguirsi entro breve termine, e tale opera importa una spesa di 679 mila lire.

Fu pure insistentemente chiesto dalla Camera di commercio e da altri rappresentanti della Basilicata l'acceleramento del nuovo catasto. A questi voti fa ragione l'articolo 9 del disegno di legge sugli sgràvî, dove si stabilisce che, al fine di non ritardare il nuovo beneficio, il nuovo catasto si possa applicare di mano in mano che le operazioni siano compiute in ogni circondario, prima che siano compiute le operazioni nella intera provincia.

Un grido che dal primo all'ultimo passo mi seguì nella Basilicata, fu l'esonero dalla imposta di ricchezza mobile per l'industria armentizia, industria che era un tempo fonte massima di vita per quella regione, e della quale si desidera vivamente la resurrezione; ed anche questo desiderio venne assecondato coll'articolo 18 del predetto disegno di legge sugli sgravi.

Inoltre, per accogliere uguali domande fatte dalla Camera di commercio e dai Comizi agrarii, l'articolo 17 del predetto disegno di legge esonera dalla tassa di ricchezza mobile la industria agricola, quando esercitata dai proprietari del fondo in trasformazione dei loro prodotti.

Un altro voto fu espresso dai Comizi agrarii per la esenzione da questa tassa di ricchezza mobile a favore dei mezzadri e dei coloni; ed anche questo voto fu accolto coll'articolo 19 del disegno di legge di cui ho parlato finora.

Gli articoli poi 15 e 16 del predetto disegno di legge accordano speciali agevolezze per l'attivazione del credito agrario locale, anche ciò in adempimento dei voti formulati dalle rappresentanze lucane.

Ed ora citerò anche un fatto che per quanto tenue, serve a dimostrare come siasi tenuto conto d'ogni desiderio espresso da quel paese. I Comuni di Melfi, Atella, Rapolla, Ripacandida, avevano invocato il sollievo dai contributi per la linea di strada ferrata Candela-Foggia, ed anche a tale desiderio fu fatta ragione, essendovi analogo disegno di legge che trovasi tuttora fino dai primi di dicembre all'esame della Commissione parlamentare.

Se adunque in tanti modi procurai di assecondare i voti delle rappresentanze della Basilicata, non credo con ciò di essermi sdebitato dei doveri che credo il Governo abbia verso quella regione.

Io ho avuto sempre il proposito, e lo ho oggi ancora fermissimo, di presentare un disegno di legge speciale per la Basilicata.

Lo si è fatto per la Sardegna, ed a maggior ragione deve farsi per la Basilicata, la quale, secondo me, ancor più della Sardegna ha bisogno di questi provvedimenti eccezionali, perchè la Sardegna ha almeno grandi e belle città, ha alcune industrie assai fiorenti, alcune produzioni speciali; la Sardegna ha una completa rete di strade ferrate; la Sardegna vede crescere considerevolmente la sua popolazione, tutte cose, che non esistono, o si manifestano anzi in senso inverso nella Basilicata. (*Commenti*).

Con ciò non si allarmino gli amici deputati sardi, che vedo sorridere per queste osservazioni: io non dico nulla che non sia favorevole alla Sardegna. La legge predetta l'abbiamo già fatta e si sta eseguendo, e certamente non possono dolersi se ne facciamo una consimile anche per la Basilicata. (*Commenti animati*).

Io ho dunque intenzione di presentare questo disegno di legge. Ma converrà l'onorevole Ciccotti che questo genere di disegni di legge non si improvvisano, poichè non trattasi di materie astratte, di concetti pei quali può bastare di avere idee generali. In questa materia occorre conoscere molto da presso le condizioni locali, esaminare con cura le circostanze

topografiche, orografiche, idrografiche della vasta regione, i cui fenomeni sono del tutto speciali ed hanno bisogno di essere accuratamente esaminati. Ad esempio, alcune delle grandi opere di cui è suscettibile la Sardegna, e che ivi si stanno attuando, vale a dire i bacini di irrigazione mediante sbarramenti, si verificò che per la conformazione delle valli non sono possibili in Basilicata. Ad ogni modo questi studi li ho fatti eseguire con tutta cura, gli elementi di fatto ora in gran parte li possiedo, e non appena avrò un po' di tempo riposato e tranquillo, formulerò e presenterò queste speciali proposte.

Con esso procurerò di provvedere a ciò che preme, parmi, all'onorevole Ciccotti, cioè alla correzione della parte bassa dei corsi d'acqua, correzione che non importerà meno di una spesa di dieci milioni.

Una voce. Non bastano.

Zanardelli. Forse non basteranno per tutti i corsi d'acqua, ma pei principali, intorno ai quali ho fatto eseguire gli studi, fu preveduta una spesa di dieci milioni. In questo disegno di legge saranno pure compresi i lavori di imbrigliamento e rimboschimento dei bacini montani. E non dimenticherò le frane, le acque potabili, le derivazioni d'acqua ad uso di irrigazione e di forza motrice. Ed è pure da pensare ad un complemento di strade rotabili: ed un altro campo vivamente invocato e che fu sempre, ed anche oggi, nelle preoccupazioni dell'onorevole Ciccotti, è quello che concerne le scuole, principalmente di agricoltura, di viticultura, di enologia, di zootecnica, comprese quelle cattedre ambulanti che mi vennero chieste con tanta insistenza nella Basilicata.

Del pari sarà d'uopo provvedere al credito agrario, e a specialissimi esoneri di imposta, specialmente per tentare l'attivazione di nuove industrie. In questo campo io spero che l'amico Carcano mi seguirà nell'adoperare anche dei mezzi eroici per stabilire una qualche industria nella Basilicata, ove mancano le manifatture del tutto, e non credo possano sorgere senza l'uso appunto di mezzi eroici. Io assicuro l'onorevole

Ciccotti, ed assicuro la Camera che nulla più tengo che a vivificare con impulsi energici e, come ho detto, anche con impulsi eroici per parte dello Stato, una regione la quale per il suo patriottismo, per le sue grandi tradizioni, e, lasciate che aggiunga, per le sue stesse sventure, è fra le terre d'Italia, quella forse che merita più che ogni altra gli sforzi più ardui del Governo e dei legislatori. (*Vive approvazioni*).

E in replica all'onorevole Ciccotti:

Non dico che una sola parola. L' onorevole Ciccotti ha dichiarato, prima ancora che io parlassi, che *a priori* non avrebbe potuto dichiararsi sodisfatto. Ciò mi dispensa dal parlare sulla sua insodisfazione. (*Bene!*). Sono certo quindi che, se io avessi anche presentato il preaccennato disegno di legge, o quando avrò presentato quel disegno di legge, egli si dichiarerà ancora insodisfattissimo; e quando anche io potessi e volessi far piovere la manna sul deserto dei monti brulli, dei piani stagnanti della Basilicata egli si dichiarerebbe sempre insodisfatto. Ad ogni modo ella, (com'è naturale), deve vedere la questione dal lato di fini, per così dire, unilaterali; io non posso muovere da un punto di vista unilaterale, ma dal punto di vista dei doveri dello Stato, e un po' anche dal lato dell'affetto che porto a quelle generose popolazioni.

Corrispondendo alle promesse fatte, il 27 giugno 1903 l'onorevole Zanardelli presentò il disegno di legge per i Provvedimenti a favore della Basilicata. La morte gl'impedì di vederne il compimento mediante l'approvazione della Camera e del Senato, che si ebbe nel febbraio e nel marzo 1904, avendosi poi la legge 31 marzo 1904, n. 140.

Condizioni delle Puglie

Tornata del 10 giugno 1902.

In risposta all'onorevole Vischi, che svolgeva interpellanza sulle gravi condizioni economiche delle Puglie e sulla necessità di provvedere, l'onorevole Zanardelli, presidente del Consiglio, dichiarava:

L'onorevole mio amico il senatore Vischi, con quell'amore che gli è ispirato dalla terra nativa, dalla giusta sollecitudine per gli interessi che ad essa si collegano, ha accuratamente esposto il disagio in cui trovasi la bella regione di Puglia, disagio in aperto contrasto colla splendidezza del suo cielo, coll'ubertà della sua terra.

Certamente circostanze infelici di natura e di storia, effetti di quelli avvenimenti nel narrare i quali l'onorevole Vischi si è ampiamente dilungato, hanno creato questo disagio; ma l'onorevole mio amico Vischi mi permetta di osservargli, che in quanto al richiedere dal Governo un reale interessamento per la regione pugliese, noi abbiamo la coscienza di avere già questo interessamento pienamente dimostrato non solo colle intenzioni, ma colle opere.

Io ringrazio esso onorevole Vischi di aver ricordato con tanta gentilezza e benevolenza promesse che io feci in un discorso pronunciato alla Camera dei deputati sulle condizioni del Mezzogiorno; ma mi permetto pure di aggiungere che, se havvi una regione nella quale io ho già mantenuto le promesse, questa posso dire essere la regione pugliese.

E invero usciamo proprio ora alla Camera elettiva dalla discussione e dalla deliberazione mediante la quale fu decretato l'acquedotto pugliese, quell'acquedotto il quale deve dare a quella ampia contrada l'acqua potabile, mentre la mancanza

di essa è la cagione che ne rende così infelici le condizioni igieniche e le dà un triste primato nella mortalità.

Ora, l'acquedotto fu considerato per le Puglie come il voto supremo, la massima aspirazione; e nella relazione che fu dalla Commissione parlamentare presentata sul relativo disegno di legge alla Camera, è dichiarato che mai la nuova Italia aveva compiuto a favore d'una sua regione un beneficio come quello che deriverebbe alla Puglia dall'acquedotto, il quale è dichiarato pure, non voglio anche in ciò adoperare parole mie, ma quelle della predetta relazione parlamentare, costituire « un'opera che non ha riscontro nella storia », è dichiarato essere « la più colossale conduttura d'acque che siasi mai tentata nel mondo ».

L'onorevole Vischi disse che il Ministero ha mantenuto le sue promesse per Napoli; ma, per quanto ho detto, mi permetta di osservargli che non meno certamente le ha mantenute per le Puglie, a cui per l'acquedotto assegnò la somma di 100 milioni.

L'onorevole Vischi ha soggiunto che riguardo a questo acquedotto si è molto celiato. Veramente io non ho sentito celiare nell'ampia discussione che ebbe luogo alla Camera, mentre, anzi, anche un certo pessimismo cui sembrò abbandonarsi un oratore fu ad esso rimproverato da tutti, e dopo il voto della Camera lungi che parole di scherzo o di scherno, io non ebbi dalla Puglia, dalle sue più autorevoli rappresentanze, che voci di letizia, di approvazione, di plauso e di grande soddisfazione.

L'onorevole Vischi poi ha dichiarato egli stesso che quanto alle tariffe ferroviarie, mentre si lamentava da trent'anni una inferiorità che deprimeva il commercio tra Napoli e la Puglia per effetto della sopratassa del valico appenninico fra Foggia e Napoli, fu questo Ministero che prese l'iniziativa di togliere il lamentato inconveniente che inceppava il traffico sopratutto dei cereali e dei vini.

Il relativo disegno di legge fu già approvato nella Camera dei deputati quasi ad unanimità, ed ora si trova innanzi al Senato e lo stesso onorevole Vischi ne è il relatore.

Guardiamo anche altre parti de' pubblici servizi, pei quali può spettare al Governo di venire in aiuto alle condizioni economiche del paese.

Per opere di bonifica, le quali sono di somma importanza sia per la produzione, sia per l'igiene, per opere di bonifiche, io dicevo, si sono, dacchè il nostro Ministero è costituito, si sono appaltati lavori per somme, le quali ascendono a quasi un milione e mezzo, e per un altro milione e mezzo di tali lavori trovansi compilati i progetti.

I porti. Negli importanti porti che nelle Puglie, da Manfredonia a Taranto si aprono sull'Adriatico e sull'Jonio, furono, nel breve periodo di tempo dacchè è in ufficio il presente Ministero, autorizzati lavori per una somma di quasi due milioni.

E così del pari a quasi due milioni ascendono le spese che il Ministero, nello stesso periodo di tempo, ha autorizzato in migioramenti sulle strade ferrate a carico del fondo di riserva e della Cassa degli aumenti patrimoniali.

Dunque vede l'onorevole Vischi che quanto il Governo poteva convenientemente fare nei singoli rami di servizio ha procurato di adempiere con tutto l'impegno.

L'onorevole Vischi mi ha eccitato a fare un'inchiesta sulle condizioni economiche delle Puglie.

A tale riguardo mi permetta di dirgli che, sia per tutto ciò che in molte occasioni fu detto alla Camera dei deputati, sai per quello che egli stesso oggi ha detto ampiamente nel suo accuratissimo ed eloquente discorso, il Ministero è bene edotto delle condizioni delle Puglie. Ma se tutto ciò non bastasse ad illuminarci, non ho alcuna difficoltà di procedere a quelle indagini che esso desidera.

Ma prima di finire io non posso non aggiungere un altro particolare concernente i vantaggi arrecati alle Puglie con recenti provvedimenti legislativi. Col disegno di legge di cui fu relatore l'onorevole Vacchelli, e che il ministro delle finanze Carcano ha proposto e il Parlamento ha approvato nello scorcio della passata Sessione, una delle regioni che più venne avvantaggiata fu la regione pugliese. I principali lieviti di

malcontenti che nelle Puglie si manifestarono anche con tumulti e sommosse, dipendettero dal dazio consumo sui farinacei. Ora, colla legge testè ricordata di abolizione della tassa sulle farine, nelle Puglie le classi popolari vennero ad essere esonerate di quasi tre milioni annui, e lo Stato dà a tale scopo alle Puglie circa due milioni e trecentomila lire all'anno.

Vede dunque l'onorevole Vischi quanto anche da questo lato il Governo abbia preso una sollecita iniziativa per togliere i più gravi inconvenienti.

L'onorevole Vischi ha detto benissimo che vi è una circostanza speciale che rende nella Puglia esorbitanti le tasse sui comsumi, e cioè la grande agglomerazione della popolazione rurale, dei contadini nelle città.

Ora, l'onorevole Vischi ammetterà che dal momento che viene abolito il dazio sui farinacei, evidentemente si ha in ciò un avviamento a far sì che le cinte daziarie abbiano ad essere soppresse. Per conseguenza anche in questa materia parmi essere dimostrato che per le Puglie si è avuto uno speciale riguardo, uno speciale interessamento. Ed io credo che tale interesse affettuoso sia dovuto a quella regione, perchè in buona parte la conosco da vicino e tanto a Trani quanto a Lecce, ad esempio, ho riscontrato un grande spirito d'iniziativa, un grande ardore per ogni progresso, una superiore intelligenza della pubblica cosa, doti tutte in alto grado promettenti per la vita civile di quella regione. E quanto a Bari ognuno sa il risveglio degli spiriti, per cui sempre singolarmente si è distinta dopo il nostro risorgimento nazionale.

Dopo ciò io non ho altro da aggiungere. Per altri punti di cui si è molto occupato l'onorevole Vischi, per quanto, cioè, riguarda il credito, la proprietà, l'ipoteca, lascio la cura di rispondere all'onorevole mio amico il ministro del tesoro, cui l'onorevole Vischi rivolse pure la presente interpellanza; non senza osservare però che i miglioramenti nelle acque, nelle bonifiche, nelle strade, nelle tariffe, nelle imposte, di cui ho parlato, avranno virtù d'influire, di pesare grandemente anche su queste condizioni del credito e della proprietà.

Ad ogni modo, io lascio su questo argomento la parola all'onorevole ministro del tesoro, il quale ha rivolto a questa parte della questione studi affettuosi, studi che non possono essere tralasciati da chi ha per dovere di dedicarsi alla cosa pubblica, cui spetta di guardare con viva simpatia agli interessi della bella e importante regione, di cui l'onorevole Vischi ha parlato con tanto affetto, e con studio sì accurato e profondo. (*Approvazioni vivissime*).

Aggiunse anche alcune dichiarazioni il ministro del tesoro, onorevole Di Broglio, e l'onorevole Vischi ringraziò degli affidament ıdati.

Provvedimenti per la Sicilia

Tornata del 17 giugno 1876.

L'onorevole Di Rudinì interpellava sul tracciato della ferrovia Palermo-Catania esprimendo la sua preferenza per quello delle Caldare in confronto di quello di Montedoro e delle due Imere. Rispondeva l'onorevole Zanardelli, ministro dei lavori pubblici:

Nessuna questione relativa alla viabilità ferroviaria dello Stato è più importante di quella sollevata dall'onorevole Di Rudinì; poichè, mediante le linee cui egli ha accennato, si tratta di congiungere due grandi città della Sicilia, che, come bene osservava l'onorevole Di Rudinì, al presente vengono ancora ad essere disgiunte per le questioni relative ad una non lunga interruzione.

L'onorevole Di Rudinì ha enumerate tutte le difficoltà, le quali si frapposero a che la rete ferroviaria sicula potesse essere prestamente, se non compiuta, almeno portata ad un punto soddisfacente di congiunzione delle varie parti della rete medesima.

Invero l'ossatura della Sicilia, formata dalla catena delle Madonie, che da Trapani a Messina fronteggia quasi in linea retta la costa settentrionale dell'isola, e dalla quale diramasi una cresta secondaria che serpeggiando discende fino a Noto, a compiere la struttura triangolare dell'isola; tale ossatura, io diceva, è una delle ragioni che rende poco agevole il problema della riunione delle principali città dell'isola. E in pari tempo cotesta singolare struttura rese pure quella rete assai costosa ed aumentò in altra guisa le indicate difficoltà.

L'onorevole Di Rudinì conoscerà infatti al pari di me come le linee sicule costruite od in costruzione vengano a costare in

media 322,000 lire al chilometro, costo che costituisce certamente una media assai elevata sul complesso della rete ferroviaria italiana.

Riguardo poi alla questione speciale, sulla quale l'onorevole Di Rudinì ha richiamato l'attenzione della Camera, io mi farò un dovere di rammentare i precedenti che alla medesima si riferiscono.

La Commissione parlamentare, la quale nel giugno 1870 ha riferito intorno a queste ferrovie, aveva raccomandato al Governo la linea cosidetta *delle Caldare;* ma nella tornata, nella quale si è trattato quest'argomento innanzi ai rappresentanti della nazione, il Governo si è espressamente riservata la libertà sui relativi provvedimenti, onde poter scegliere, sia questa linea delle Caldare che la Commissione parlamentare aveva raccomandata, sia una linea diversa che potesse risultargli più conveniente.

In seguito a tali dichiarazioni vennero dal Governo studiate principalmente due linee: la linea delle Caldare, la quale andrebbe dalle Caldare a Canicattì, e la linea di Montedoro, la quale, almeno in addietro, fu vivamente sostenuta dalla città di Palermo, linea quest' ultima che correrebbe da Campofranco a Serradifalco.

La spesa in origine presunta rispettivamente per queste due linee era la seguente: per la linea delle Caldare presumevansi lire 4,200,000, per la linea di Montedoro presumevansi 6,400,000 lire.

Il quesito relativo alla scelta della linea di congiunzione, della quale si tratta, fu sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ritenne che la linea delle Caldare non corrispondesse completamente allo spirito della legge 25 agosto 1863, con cui stabilivasi la costruzione della linea da Palermo a Catania; poichè sembrò al Consiglio che, mediante la linea delle Caldare, si discendesse troppo verso la parte meridionale dell'isola e quindi non si potesse questa considerare come una vera e propria congiunzione fra Catania e Palermo. Perciò, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere

favorevole alla linea di Montedoro. Questa linea di Montedoro misurerebbe una distanza fra Catania e Palermo di 278 chilometri, mentre l'altra linea, la linea delle Caldare, misurerebbe una distanza di 300 chilometri. Sarebbero pertanto 22 chilometri di differenza fra l'una linea e l'altra; 22 chilometri guadagnati per il percorso fra Catania e Palermo mediante la linea di Montedoro.

Il Consiglio superiore ritenne pure che la linea di Montedoro, presentando altresì una minore altezza assoluta da superare di ben metri 32.50, per ciò appunto anche da questo lato si aggiungesse un altro motivo consistente in una ulteriore brevità virtuale, nonchè nelle minori spese di esercizio, per far sì che alla linea di Montedoro si avesse da accordare la preferenza.

In séguito a cotesto voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Ministero si pronunziò esso pure favorevole a questa linea di Montedoro, e ne fu quindi deliberata ed ordinata l'esecuzione. Furono conseguentemente indette le aste relative sul prezzo di circa otto milioni, che era portato dal progetto allora esistente. All'asta si presentò un appaltatore, il quale fece un ribasso assai considerevole, un ribasso di oltre il 18 per cento, in guisa che venne per una somma minore di sette milioni, per la somma, cioè, di lire 6,874,000, accordato l'appalto al signor Parisi.

Ma, siccome il progetto su cui si era aperta l'asta non era che un progetto di massima, e dovevansi meglio riconoscere le condizioni locali per stabilire il tracciato definitivo; così, quando si trattò di approvare il progetto definitivo, avvenne quello che già parmi aver detto l'onorevole Di Rudinì, crebbe, cioè, di mano in mano la spesa presunta, e da sette milioni all'incirca, che ritenevasi occorressero, si arrivò coll'ultimo progetto a voler valutare come necessaria la spesa di lire 16 milioni 800 mila. Ed anzi una relazione del 5 giugno corrente mi porterebbe a credere che, per la necessità riconosciuta di allargare notevolmente la luce dei ponti sul Salito e sul Gallodoro, tenendo conto di questa e altre consimili circostanze, non

possa la presumibile spesa totale discostarsi dai 18 milioni di lire.

Noi avremmo quindi una linea tanto costosa, da dover recare in media il dispendio di 600,000 lire a chilometro, il che ognun vede quanto sia considerevole dispendio in questo genere di costruzioni.

Mentre dunque agitavasi la disputa fra queste due linee, sorse un terzo campione in lizza, un terzo campione armato da un distinto ingegnere siculo, il cavaliere Mottura...

Voci a sinistra. Piemontese.

ZANARDELLI. Sia pure nativo del Piemonte, ma che si occupa dei lavori ferroviari della Sicilia.

Il Mottura, dunque, propose una nuova linea, linea essa pure accennata dall'onorevole Di Rudinì, la linea delle due Imere.

Questa linea, nella direzione fra Catania e Palermo, presenta un tracciato che non dà luogo ad alcun regresso, mentre le altre due linee portano un regresso verso il sud per tornare a risalire verso settentrione. La linea delle due Imere invece, ripeto, non presenta alcun regresso, ma nell'andamento da Catania a Palermo, ad un punto intermedio fra Villarosa e Santa Caterina, dirigesi direttamente verso Cerda, per raggiungere l'attuale linea palermitana con una percorrenza complessiva fra Catania e Palermo di chilometri 220.

Questa linea delle due Imere pertanto abbrevierebbe di chilometri 58 la distanza fra Palermo e Catania, in confronto di quella di Montedoro, e l'abbrevierebbe di chilometri 80 in confronto di quella delle Caldare. La medesima abbrevierebbe d'altronde la via fra Palermo e Caltanissetta di 31 chilometri in confronto di quella di Montedoro, e di 53 in confronto di quella delle Caldare. Quanto poi alla lunghezza delle nuove linee da costruirsi, è ovvio che, per conseguire un maggiore abbreviamento, occorra un tratto più lungo di strada da costruire.

Per conseguenza la linea delle due Imere è quella che esige un maggior numero di chilometri di nuova costruzione. Il

nuovo tratto da costruirsi mediante la linea delle due Imere sarebbe infatti di 69 chilometri, mentre il nuovo tratto da costruirsi colla linea di Montedoro sarebbe di 30, quello delle Caldare sarebbe di 25 chilometri soltanto. Da ciò deriva una notevole differenza fra la spesa delle varie linee, delle quali ho parlato. E invero la spesa delle linee delle Caldare fu, come mi pare abbia accennato l'onorevole Di Rudinì, valutata in origine fra i 4 od i 5 milioni; però può ritenersi che non possa esser minore di 6 o 7 milioni. La spesa invece per la linea del Montedoro ho già accennato si deve presumere a 18 milioni all'incirca. La linea finalmente delle due Imere, sebbene sia valutata dal suo autore, l'ingegnere Mottura, in una somma minore, ma per la sola costruzione, compresi però gli interessi e le altre spese, non importerebbe meno di 33 milioni.

Vengo ad un altro elemento da calcolarsi, che se è in ogni evenienza importante, è poi peculiarmente da tenersi a calcolo per le condizioni speciali della Sicilia, l'elemento del tempo in cui la ferrovia possa essere eseguita. Ora, riguardo al tempo, è presunto che la linea delle due Imere richiederebbe cinque anni per la sua costruzione, tre anni potrebbe richiedere quella di Montedoro, due anni la linea delle Caldare.

Questi sono i dati di fatto che io mi sono creduto in dovere di far conoscere alla Camera.

Da questa posizione di fatti venendo alle risoluzioni che se ne possano dedurre, cioè alla preferibilità dell'una o dell'altra linea, mi sembra dominante in proposito una considerazione.

Quando trattavasi, come si riteneva in seguito al voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 1873, di risparmiare 22 chilometri di via fra Palermo e Catania, spendendo poco più di quello che non si facesse colla linea delle Caldare, che avrebbe allungato appunto di 22 chilometri la via, era naturale che la linea di Montedoro potesse essere preferita; ma quando, per questo beneficio di 22 chilometri, la differenza nella spesa dovesse essere di 12 milioni, sarebbe evidente che

i termini della questione verrebbero ad essere grandemente mutati, sarebbe pertanto il caso di riflettere se non si debba rivenire sulle precedenti deliberazioni. Però si potrebbe domandare se, tornando per avventura, per ragione della minore spesa, al primo concetto di eseguire la linea delle Caldare, il potere esecutivo rimarrebbe ossequente alle prescrizioni del legislatore, se, cioè, costruendo la linea delle Caldare, si possa dire che si ottenga la congiunzione fra Palermo e Catania richiesta dalla legge. Imperocchè potrebbesi opporre, come implicitamente già fece il Consiglio superiore, non essere una vera e propria congiunzione fra Palermo e Catania quella che obbliga di scendere e risalire sì notevolmente, invece di dirigersi più direttamente dall'una all'altra città,

Ciò posto, l'onorevole Di Rudinì mi chiedeva: data la nuova situazione, che cosa vi proponete di fare?

Comunque, egli diceva, rompete gli indugi, e deliberate di fare qualche cosa.

Io convengo coll'onorevole Di Rudinì che sia utilissimo, che sia anche necessario di rompere gli indugi al più presto. Quando gli indugi durano a lungo si può arrivare ad un punto, in cui, per così dire, il fare male sia meno male che il far nulla. Nondimeno io credo che l'onorevole Di Rudinì ammetterà che non possa essere lì per lì, sopra una semplice interpellanza alla Camera, che, senza avere progetti definitivi, senza avere pareri dei corpi tecnici, senza avere quello stesso rapporto della Commissione d'inchiesta sulla Sicilia, che tanto si è occupata eziandio di siffatta questione, io possa nella mia risposta risolvere *ex abrupto* una gravissima questione che dura da quindici anni.

Io credo che l'onorevole Di Rudinì e la Camera riterranno, che per parte mia il risolverla in questo modo sarebbe una grande imprudenza, una vera temerità. Però quello che posso promettere si è che gli indugi saranno rotti al più presto, e che, quando sarà presentata la relazione della Commissione d'inchiesta, il Ministero si metterà in misura di prendere una deliberazione

L'onorevole Di Rudinì diceva che la sua propria opinione si è che debbasi ritornare alla linea delle Caldare, se non ho errato.

Di Rudinì. Sì.

Zanardelli. Ebbene, io riconosco che per questa linea delle Caldare stanno effettivamente importanti considerazioni anche dal punto di vista dei prodotti di zolfo, delle miniere di Grotta, Racalmuto, Canicattì, e dal punto di vista della produzione di sal gemma e dal punto di vista del trasporto dei cereali, di cui il collegio elettorale rappresentato dall'onorevole Di Rudinì è un così grande mercato.

Ma d'altra parte non è possibile non preoccuparsi eziandio della congiunzione di Palermo con Catania e con Caltanissetta, congiunzione che indubbiamente sarebbe resa più lunga continuando la linea delle Caldare.

Mi pare quindi che se ne voglia dedurre il corollario che non basti la linea delle Caldare, ma che in altro modo si debba poi provvedere alla più diretta congiunzione fra Palermo e Catania, fra Palermo e Caltanissetta.

Ora, una volta costrutta la linea delle Caldare, nessuno si sognerà che si debba pure eseguire la linea di Montedoro, perchè queste due linee sarebbero parallele e vicinissime; dunque sembra si voglia pensare ad aggiungere la costruzione della linea delle due Imere.

Ma la linea delle due Imere, come ho detto, non si può valutare che costi meno di 33 milioni.

Ciò posto, è troppo ragionevole l'onorevole Di Rudinì per poter supporre che lo Stato possa sostenere la spesa di 33 milioni necessari per la linea delle due Imere, in aggiunta ai sette milioni che si presumono per la linea delle Caldare, il che già costituirebbe un complesso nientemeno che di 40 milioni.

Ma essendo l'onorevole Di Rudinì troppo discreto per pretender cotanto, vagheggia di far sì che quanto di meno si spendesse per la linea delle Caldare, in confronto di quello che spenderebbesi per la linea di Montedoro, venga ad essere erogato a sussidiare eventualmente la linea delle due Imere.

Qui farò una parentesi.

Veramente, fra gli elementi di calcolo che costituiscono la differenza di spesa sulle due linee, bisognerebbe mettere anche quello che si è già speso sulla linea di Montedoro; perchè, come l'onorevole Di Rudinì sa, sulla linea di Montedoro qualche tratto venne già costruito. L'appaltatore ha speso, a quanto mi consta, circa 478,000 lire per quella linea. Di più la rescissione del contratto porterebbe un'altra notevole spesa affatto perduta, a termini dell'articolo 345 della legge sui lavori pubblici: andremmo quindi ad una somma d'oltre un milione di perdita.

Aggiungasi che la somma richiesta dagli ultimi progetti non era la spesa che il Governo intendeva di sostenere; perchè il Governo, anche quando ha deliberato di fare la linea di Montedoro, non supponeva di spendere se non che quei tali otto milioni che erano portati dalla perizia d'allora, poichè, se avesse creduto dover spendere diciotto milioni, forse non l'avrebbe deliberata. Ma, ove anche si volesse adattarsi a quest'ultimo dispendio richiesto dalla costruzione della linea di Montedoro, prima di prendere una decisione conforme a quella vagheggiata dall' onorevole interpellante, converrebbe pur conoscere i desiderî delle rappresentanze dell' isola, converrebbe sapere se questi desiderî si trovano pienamente d'accordo. Imperocchè il Ministero, riguardo alle ferrovie della Sicilia, ha moltissime e incalzanti domande.

Avvi infatti chi chiede la predetta linea delle due Imere; v'hanno i proprietari di quell'altra linea tirrena, a cui pure ha fatta allusione l'onorevole Di Rudinì, e che andrebbe da Cerda a Patti, da Patti a Messina, e di cui si vagheggia di fare una splendida continuazione passando, al disotto dei flutti, lo stretto di Messina. Avvi inoltre chi caldeggia la linea, di cui l'altro giorno ancora ha parlato con tanto calore l'onorevole Greco, la linea che costeggia la costa meridionale dell'isola da Siracusa a Licata. L'una e l'altra di queste linee costeranno su per giù una cinquantina di milioni per ciascheduna. (*Movimenti*).

Ora, a che cimento noi ci mettiamo? Il Governo, ripeto, desidera di coadiuvare la costruzione di ciascuna di queste linee di Sicilia; quanto risparmiasse da una parte, potrebbe studiarsi di erogarlo a sussidiare altre linee; ma certo una deliberazione qualsiasi, nell'attuale stato delle cose, tanto più dovendosi sentire i corpi consultivi a cui ho fatto cenno, dovendosi avere i lumi dipendenti da quella Commissione d'inchiesta che da un anno studia anche la presente questione, una deliberazione qualsiasi, ripeto, *hic et nunc*, è impossibile che il Governo la prenda. Quello che posso assicurare si è che il Ministero ravvisa benissimo trovarsi con questo problema congiunte quelle eminenti ragioni politiche, a cui ha fatto cenno l'onorevole Di Rudinì; motivo, per cui il Ministero medesimo metterà tutta la solerzia maggiore che sia per lui possibile, onde far sì che gli indugi, cui ha accennato l'onorevole interpellante, vengano rimossi e troncati al più presto. (Benissimo! *a sinistra*).

L'onorevole Di Rudinì, pur dichiarandosi sodisfatto della risposta del ministro, tuttavia, per dar agio di sentire il parere degli enti interessati e per significare il pensiero della Camera circa la necessità di rompere gli indugi, presentava la seguente risoluzione: « La Camera confida che il Governo darà i provvedimenti necessari per congiungere sollecitamente i due gruppi di ferrovie attualmente esistenti in Sicilia ». Il 21 giugno si iniziò la discussione di questa mozione.

Tornata del 21 giugno 1876.

Avevano parlato gli onorevoli Morana, Colonna di Cesarò, Tumminelli, Di Pisa. L'onorevole ministro Zanardelli prendeva subito la parola.

Parecchi sono ancora gli oratori iscritti; tuttavia io credo mio debito di prendere la parola in questo momento, per vedere se sia possibile di abbreviare questa discussione. E forse sarà possibile abbreviarla, in quanto che semplicissime possono essere le mie dichiarazioni, brevissime le mie parole. Brevissime, dappoichè assai ampie, e forse anche troppo diffuse, furono le spiegazioni che io ebbi l'onore di dare alla Camera nella seduta precedente, quando risposi all'interpellanza dell'onorevole Di Rudinì.

L'onorevole mio amico, il deputato Morana, diceva che il Governo deve dissipare gli equivoci. Io ho invero creduto di non lasciarne alcuno; mi sembra che tutti quei dati, dai quali si prese argomento questa mane dagli stessi onorevoli miei amici Morana e La Porta per sostenere la propria tesi, mi sembra, io diceva, che tutti quei dati siano stati loro forniti dalle stesse mie parole; e ciò, tanto riguardo alla spesa, quanto riguardo ai dati tecnici e simili,

Un adagio giuridico suona: *non sunt tollenda arma de domo adversarii*.

Veramente io non era loro avversario in questa, come in verun'altra, questione; ma comunque, se vengono a conclusioni non conformi alle mie, dovranno ammettere che fui ben lungi dal mantenere equivoci, dacchè anzi esposi nel modo il più completo, senza reticenze di qualsiasi natura, tutti gli

elementi di fatto che potessero servire anche a chi propugnasse tesi diverse dalle mie, come forse sono portati a fare i rappresentanti di quelle provincie che dell'una o dell'altra linea esclusivamente si avvantaggiano.

Nondimeno quel riserbo, che io mi credetti imposto quando dissi che avrei creduto una vera temerità di troncare *illico et immediate* la questione, quel riserbo, in séguito a ciò che è avvenuto nei tre o quattro giorni successivi a quelle mie dichiarazioni, io sento l'obbligo di mantenerlo completamente; anzi di quel riserbo ho ora argomento di maggiormente compiacermi. Imperocchè, come già fu osservato dagli onorevoli preopinanti, dopo la interpellanza seguita nella tornata di sabato, fuvvi una vera tempesta di telegrammi e di lettere provenienti dalla Sicilia; io ne potrei mostrare una cinquantina, in vario senso. Alcuni raccomandano la linea delle Caldare, altri quella di Montedoro, ed altri infine una duplicazione di linee; per modo che, se io mi fossi avventurato a prendere una risoluzione nella seduta di sabato, certamente avrei dovuto scontentare il maggior numero di coloro, che in questi giorni mandarono le loro istanze al Ministero.

L'onorevole mio amico La Porta mi disse: Non tenete conto di questa discrepanza di vedute e di domande...

La Porta. Fate da moderatore.

Zanardelli. Fate da moderatore, vale a dire non seguite l'impulso esclusivo di questi voti, che vengono dalle varie parti dell'isola.

Ma indubbiamente io credo che questi desiderî, questi voti, queste istanze, se non devono essere, come egli dice a ragione, seguite alla cieca, debbono però essere molto ragionevolmente ascoltate. E non solo è bene di sentire i pareri di questi municipii che telegrafarono, che scrissero, i pareri delle Camere di commercio, che pure mandarono fervide e ripetute istanze; ma, come io ebbi l'onore di dire sabato scorso, è bene di attendere anche la relazione e il parere della Commissione d'inchiesta sulla Sicilia, che si dovette occupare accuratamente di cotesta questione tanto importante per l'isola. Sarebbe certo

usare ben poco riguardo ad una Commissione, la quale pure emana dalla stessa rappresentanza nazionale, il non tener conto di quanto essa possa esporre in un argomento, che da lungo tempo ha formato oggetto dei suoi studi.

Ma io verrò più direttamente alle interrogazioni che mi vennero mosse dagli onorevoli miei amici Morana e La Porta. Essi mi chiesero qual'è il mio avviso intorno alla possibilità tecnica della linea di Montedoro. Così mi sembra che abbia detto l'onorevole Morana.

MORANA. La possibilità tecnica e la convenienza.

ZANARDELLI. La possibilità tecnica e la convenienza della linea di Montedoro. E l'onorevole Morana soggiunse: Nel caso che voi non ravvisiate questa possibilità e convenienza della linea di Montedoro, come soddisfarete al duplice interesse e di Girgenti e di Palermo? Veramente il porre la questione in questo senso parmi che equivalga al propugnare la linea di Montedoro, la quale mira a soddisfare il duplice interesse e di Girgenti e di Palermo; poichè converranno gli onorevoli oratori, che hanno parlato precedentemente, che questa linea di Montedoro era una specie di transazione tra le due linee; intendevasi cioè di soddisfare maggiormente agli interessi di Palermo, che non facesse la linea delle Caldare, ritenendo che la linea delle Caldare agli interessi di Palermo non soddisfacesse abbastanza.

Ebbene, riguardo alla impossibilità tecnica di eseguire la linea di Montedoro, lo stesso onorevole La Porta ammise in ultima analisi che una impossibilità tecnica non si può ammettere. È una questione di spesa.

LA PORTA. E di solidità.

ZANARDELLI. La questione di solidità si traduce ancora in un eccesso di spesa per ottenerla, poichè, o in un modo o nell'altro, quando si è disposti a spendere qualunque somma si giunge ad ottenerla.

LA PORTA. Non sempre.

ZANARDELLI. Ebbene, io ho sott'occhi un progetto datato da Caltanissetta il giorno 4 di questo mese, un progetto

non di massima, ma un progetto definitivo e concreto, il quale, appunto perchè vuole ottenere queste condizioni di solidità, esige quella spesa di cui io parlai nell'ultima tornata, cioè una spesa la quale è più che doppia di quella che era stata originariamente ritenuta necessaria. Trattasi di una spesa che è portata nel progetto stesso a 16,800,000 lire, le quali, avuto riguardo alle luci di ponte che sembrano esigere un aumento ulteriore, andranno probabilmente innanzi fino a diciotto milioni.

Data questa spesa, nessuna impossibilità tecnica può dirsi sussistere per la esecuzione di questa linea, come lo ha ammesso lo stesso onorevole La Porta. Ma conviene di sostenerla cotesta enorme spesa? Ecco ciò che si domanda: onde si ammetterà che cotesta è ancora la questione, che io posi il primo giorno in cui parlai del presente argomento.

Conviene di spendere questi 18,000,000 per questi 30 chilometri di ferrovia? O non conviene invece di appigliarsi ad un altro espediente? Ora a questo riguardo appunto, per potere dare una categorica risposta, occorrerebbe che si conoscesse qual'è il costo definitivo eziandio delle altre linee, le quali non furono così completamente studiate come quella di Montedoro.

E invero abbiamo noi avuti progetti altrettanto particolareggiati per la linea delle Caldare? Abbiamo avuto progetti concreti per l'altra linea delle due Imere?

Ora, non conviene dissimularselo, coloro che propendono per l'abbandono della linea di Montedoro che cosa chieggono in pari tempo? Chieggono che se ne facciano due; chieggono che si faccia la linea delle Caldare, e, di più, la linea delle due Imere. Ora queste due linee accumulate qual dispendio apporterebbero? Per lo meno una quarantina di milioni, a quanto può presumersi ora.

Ma i progetti concreti e definitivi per le due linee non ci porteranno fors'anco ai 50 od ai 60 milioni? Io spero che no: spero che questi ostacoli, che hanno fatto sì enormemente accrescere la spesa per la linea di Montedoro, non si verificherebbero per le altre linee. Ma posso io pronunciarmi immedia-

tamente senza i relativi dati positivi e sicuri? L'onorevole Morana mi disse: Non chiediamo che arriviate fino a questo; ma dite solo che la differenza fra quello che si spenderebbe per la linea delle Caldare, e quello che sarebbe richiesto per la linea di Montedoro, voi l'adoprerete a sussidiare la linea delle due Imere.

Mi sembra che anche in questa parte non fosse precisamente conforme la domanda messa innanzi dall'onorevole Morana con quella, a cui accennarono gli onorevoli Di Cesarò e Di Pisa; poichè essi, mi sembra, domandarono veramente un impegno del Governo, non solo per sussidiare, ma per costruire esso medesimo, oltre la linea delle Caldare, quella delle due Imere; mentre questi due ultimi deputati parevano ritenere che non sarebbe altrimenti sodisfatto l'interesse di Palermo, a cui pure sostennero che il Governo avrebbe obbligo di dare pieno soddisfacimento.

In questa condizione di cose, io non posso che ripetere le dichiarazioni dell'altro giorno.

Il Ministero desidera di secondare i desiderii ed i bisogni dell'isola, effettuando il più presto che gli sia possibile la congiunzione delle linee ferroviarie dell'oriente e dell'occidente, che attualmente sono ancora disgiunte. Il Ministero desidera di soddisfare le legittime aspirazioni dell'isola intera, le legittime aspirazioni della industre Girgenti, nonchè i voti e la fede di quella patriottica Palermo, la quale ha tutto il diritto di essere aiutata dal Governo italiano nei suoi sforzi diretti a riprendere quella floridezza e quella prosperità, che già da qualche tempo vi aumenta, e che noi non dubitiamo verrà crescendo ognor più. Ma il Ministero, allo stato attuale degli studi tecnici ed amministrativi riguardo a queste ferrovie, non osa pronunziarsi, e ripeto che sarebbe temerità il pronunziarsi in un senso qualsiasi. Il Ministero tuttavia assume l'impegno di fare maggiori studi e i più solleciti che sia possibile, per fare compiere que' progetti tecnici sulle varie linee delle quali stiamo parlando; e, prima che venga di nuovo convocata la Camera, questi studi, questi progetti, saranno compiuti;

onde io spero, per le ragioni che ho avuto l'onore di esporre, di potere allora soddisfare ai desiderî comuni. Dico comuni, perchè non sono soltanto desiderî siculi, ma sono veramente desiderî italiani, mentre gli interessi della grande isola sono interessi che costituiscono la prosperità, il lustro, la forza dell'intiera nazione. (Bravo! Bene! *a sinistra*).

Parlarono poi Rasponi G., Cavalletto e Maurigi e il Presidente del Consiglio. E fu approvato un ordine del giorno presentato dagli onorevoli La Porta, Colonna di Cesarò e Di Rudinì per prendere atto delle dichiarazioni del Presidente del Consiglio e del ministro dei lavori pubblici.

Tornata del 26 gennaio 1877.

Nella seduta precedente l'onorevole Di Rudinì svolgeva interpellanza sulle intenzioni del Governo riguardo alle proposte della Commissione d'inchiesta sulla Sicilia (1) *e l'onorevole Morana altra ne svolgeva sui provvedimenti che verranno dal Governo adottati per migliorare le condizioni economiche e i servizi pubblici della Sicilia. Nella tornata del 26 rispondeva il presidente del Consiglio, onorevole Depretis. Soggiungeva l'onorevole Zanardelli, ministro dei lavori pubblici:*

Scorgendo l'ora assai tarda, dirò brevi parole, dacchè mi vi ha invitato l'onorevole presidente del Consiglio; e queste mie parole possono essere tanto più brevi, in quanto che, riguardo a quasi tutti quelli accenni che dagli onorevoli interpellanti erano stati fatti intorno ai pubblici lavori, l'onorevole presidente del Consiglio ha dato già categoriche dichiarazioni. Non di meno giova che parli, sia per rispondere ad alcune specifiche interrogazioni dell'onorevole mio amico Morana, sia

(1) Il 3 luglio 1875 venne pubblicata col n. 2579 la legge che approvava la proposta Castagnola ed altri per procedere ad un'inchiesta sulle condizioni sociali ed economiche della Sicilia e sull'andamento dei pubblici servizi. La relazione Bonfadini, pubblicata il 3 luglio 1876 presentava le conclusioni della Commissione d'inchiesta, le quali erano complesse, avendo tratto all'agricoltura, all'industria e al credito, a porti e ferrovie, circoscrizioni, beneficenza, istruzione e pubblica sicurezza.

per rispondere ad acerbe parole, le quali, non meno che all'onorevole presidente del Consiglio, a me pure volle dirigere l'onorevole Di Rudinì.

Comincio adunque dal rispondere all'onorevole mio amico Morana.

L'onorevole Morana ha gentilmente detto che nelle mie mani stia la chiave della questione sicula. Io non posso ammettere in tutta la sua estensione cotesto concetto. So quanto è complesso il problema che si riferisce alla Sicilia, complesso di questioni finanziarie, di questioni economiche e sociali, di questioni finanziarie ed amministrative. Ma io ammetto che la questione della viabilità vi abbia una capitale importanza: ve l'abbia come dapertutto; ve l'abbia forse più che altrove nelle sue condizioni di sicurezza pubblica, per lo stesso suo assetto sociale di poche e lontane agglomerazioni di abitati che vi si riscontra caratteristico e saliente. Ma appunto perchè riconosco questa capitale importanza della viabilità in Sicilia, io me ne occupo con interessamento speciale.

L'onorevole mio amico Morana, del pari che la Commissione d' inchiesta, ha cominciato a parlare di porti; anch'esso come la Commissione d'inchiesta ravvisa per i porti da parte delle popolazioni un attaccamento, che è ben facile a spiegarsi, considerata la condizione in cui trovasi un'isola. Per un' isola il porto è l'unico modo con cui essa può mettersi in comunicazione con tutto il mondo esteriore; senza il porto non avvi quasi per un'isola libertà di locomozione per uomini e cose; senza il porto un minimo soffio di vento può far sì che vi venga arrestato il movimento sociale.

Riguardo ai porti adunque le richieste, gli impulsi di innumeri località, sono ancora più incalzanti, può dirsi, di quello che non lo siano per le ferrovie: la prima cosa che vi si conduce a visitare, quando si va in Sicilia per conoscerne i bisogni, è indubbiamente il porto.

Ma a tale riguardo io credo che il Governo abbia già mostrato quanto di questi porti siculi esso si curi. Nello scorcio della passata Sessione oltre all'avere presentato e sostenuto il

progetto di legge del porto di Palermo, che era stato annunciato dai nostri precedessori, abbiamo, come uno dei primi nostri atti, presentato e fatto adottare il progetto di legge per il porto di Trapani. Ed ora dichiaro e confermo, in relazione a ciò che dissi nella discussione del bilancio (1), a ciò che ripetè ora il presidente del Consiglio, che io sto già allestendo il progetto di legge per le opere necessarie nel porto di Marsala. Dirò inoltre all'onorevole mio amico, il deputato di Girgenti, e alla Camera, che già in Consiglio dei ministri si stabilì di presentare il progetto di legge, che completi la spesa della grande opera relativa a Porto Empodocle, e che pure nel frattempo si procederà all'asta, nella quale sarà stabilito che l'appaltatore abbia ad assumere, non solo i lavori per cui si hanno per legge i fondi, ma altresì quelli che venissero più tardi autorizzati, lavori che ascendono alla copiscua somma di lire 1,600,000.

Ma l'onorevole Morana ha pure accennato alla escavazione nei porti. In questa parte l'onorevole Morana rammenterà che nelle variazioni al bilancio di prima previsione ho introdotto già un aumento, a questo titolo, di 183,000 lire, e ancora più conto di fare per l'avvenire.

Dissi già in altra occasione che se noi vogliamo ridurre i porti d'Italia non già alle condizioni di semplice manutenzione del loro stato attuale, ma in condizione di escavazione normale, proporzionale, cioè, al rispettivo loro commercio, in tal caso, secondo i conti che sono fatti al Ministero, occorre la somma di 20 milioni. Su questi 20 milioni, secondo lo stralcio che ebbi a fare della parte che riguarda la Sicilia, questa parte rappresenta due milioni. Ora a questa escavazione dei porti, che non si limiti esclusivamente alla ordinaria manutenzione, parmi giusto si debba gradatamente provvedere. Ed è per questo che, come avvertì l'onorevole presidente del Consiglio, è nel nostro intendimento di migliorare il materiale effossorio per i porti, materiale che ha lasciato molto a desiderare sia dal lato della qualità che dalla quantità. E con un materiale scarso, si ha anche l'inconveniente della spesa che oc-

(1) Vedi tornata 11 dicembre 1876, pag. 3.

corre, del tempo che si perde per farlo viaggiare avanti ed indietro dall'uno all'altro porto. Così in Sicilia, occorrerebbero tre pirodraghe, col corrispondente corredo di rimorchiatore e barche-tramoggie. Ora il Governo ha solamente per tutti i porti del regno diciotto pirodraghe e non tutte in buono stato di servizio. È dunque nostro intendimento di presentare un progetto di legge con cui proporre, insieme alla vendita di tutto il materiale vecchio e inservibile, l'acquisto di nuovo materiale effossorio, tanto che esso sia in corrispondenza coi veri ed effettivi bisogni di escavazione, onde in un certo numero di anni ridurre la medesima allo stato normale.

Vengo alle ferrovie.

Qui quella dose di quattrini a cui accennava l'onorevole mio amico il presidente del Consiglio fu, io credo, discretamente somministrata nel bilancio che abbiamo, non sono molti giorni, votato, poichè per le ferrovie calabro-sicule, sopra nostra proposta, furono stanziati in bilancio 20 milioni di lire.

Riguardo poi all'esecuzione delle opere che in addietro sono state decretate, io non ho certo rimorso di non avervi atteso con attività, quale per me si potesse maggiore. Perciò fu anticipata da quello che presumevasi, l'apertura della intera linea da Palermo a Girgenti, riguardo alla quale apertura da quelle popolazioni, debbo dirlo con compiacenza, mi vennero le più lusinghiere attestazioni di soddisfacimento.

E prima avevo sollecitata l'esecuzione del tronco da Caltanissetta a Campobello. Perciò ora non vi hanno a compiersi che due tratti per congiungere Catania a Licata, cioè il tratto in cui tra Santa Caterina e Caltanissetta deve aprirsi una galleria di due chilometri all'incirca. Ora questo tratto, secondo i termini stabiliti nel contratto d'appalto, non dovrebbe essere aperto che dentro il luglio dell'anno venturo; ma io spero che mercè la solerzia e l'energia dell'egregio direttore delle ferrovie dell'isola, si potrà notevolmente anticipare su questo termine contrattuale l'attivazione di quel tronco destinato a congiungere completamente Caltanissetta a Catania.

Lo stesso dirò riguardo all'altro tronco da Campobello a Licata; imperocchè io spero che nel termine stesso in cui si aprirà la galleria di Caltanissetta, anche quest'ultimo tronco, il quale completa la congiunzione fra Licata e Catania, ad eccezione del piccolo tratto che comprende il burrone e la galleria di Fucile, ove vi sarebbe una breve lacuna, possa essere del pari compiuto.

Inoltre per recare il maggior vantaggio possibile di celeri comunicazioni anche nelle condizioni attuali di alcune linee incompiute, si sta ora procurando che la società esercente introduca un servizio ippico cumulativo in coincidenza dei treni fra Caltanissetta e Santa Caterina e fra Canicattì e Caldare, per modo che, essendo attivato il tronco tra Palermo e Girgenti, chi va da Palermo a Catania, non abbia da percorrere in carrozza che tre ore e mezza per la linea così detta delle Caldare e un'altra ora tra Caltanissetta e Santa Caterina.

Ma mi sovviene che l'onorevole mio amico Morana mi parlava anche dei bisogni di miglioramenti che vi sono relativamente a molte stazioni.

Egli diceva che molte stazioni non rispondono ai bisogni, che in alcune non vi è riparo alcuno per le merci. Io riconosco sussistere i lamentati inconvenienti riguardo a parecchie stazioni. Ricordo fra le altre la stazione di una delle più importanti città, la stazione di Catania, che non è una stazione adeguata certamente alla accennata importanza di quella grande e ricca città; avvi un solo locale che fa da sala di aspetto, senza che vi siano separate le varie classi di viaggiatori. Ora, mentre alcuna delle nostre maggiori città ha quasi dei monumenti nelle proprie stazioni, non è conveniente che a Catania si abbia invece a tal uso un edificio che non corrisponde nemmeno alla condizione in cui in altre parti d'Italia si trovano le stazioni di minori e più modeste località.

Ma, mentre riconosco questo fatto, credo ammetterà anche l'onorevole Morana che non era il caso nella costruzione della rete di cominciare dalle stazioni, poichè fino a che vi erano dei bisogni così urgenti di linee, era meglio procedere un poco

all'americana, e poter correre sulle rotaie, salvo ad accomodare meglio in seguito queste condizioni di accesso.

In ogni modo attualmente sono moltissime le stazioni, riguardo alle quali è già in corso il progetto per il relativo miglioramento. Non faccio che nominargliele, e sono: Cerda, Montemaggiore, Roccapalumba, Lercara, Caldare, Girgenti, Porto Empodocle, Palermo, Messina, Acireale, Catania, Valsavoia, Bicocca, Motta, Sterro, Catenanuova, Leonforte, Imera.

L'onorevole Morana, per impellermi a largheggiare riguardo alle spese tendenti a migliorare lo stato in cui si trovano le ferrovie, addusse una circostanza che gli parve incontrovertibile. Egli disse: finalmente le linee sicule danno un reddito soddisfacente al di là della spesa che richiedono. Ed io feci allora a lui un segno, non di denegazione, ma un segno di dubbio. E il dubbio ancor oggi lo ho, per quanto io abbia appositamente riveduti i conti che riguardano i redditi e le spese di queste linee; in quanto che precisamente non si può dire, se sieno o non sieno fruttifere, in quanto che si conoscono bensì i prodotti lordi chilometrici, ma non consta positivamente del pari quali e quante siano le spese afferenti piuttosto alle linee sicule che alle calabresi. Imperocchè il conto relativo alle spese sostenute è un conto unico, complessivo per la rete calabro-sicula.

Ora queste spese sono enormi, e sulle linee sicule esse sono maggiori che sulle stesse linee della Calabria. Sono gravi anche riguardo alle spese di esercizio propriamente detto, perchè le forti pendenze che pur troppo vi sono sulle linee siciliane rendono più elevata la spesa dell'esercizio. Sono poi veramente enormi quelle della manutenzione per le grandi riparazioni che si devono fare.

Questo conto delle grandi riparazioni che si devono fare sulle linee, come diceva, è complessivo per le linee calabro-sicule, ed io non ho modo di separarle e distinguerle. Ma certo è che tale è lo stato di queste strade ferrate della Sicilia (come l'onorevole Morana sa meglio di me) che io temo fortemente che ancora resti passivo il prodotto chilometrico di quelle linee.

Certo è che per le circostanze suddette sulla intera rete calabro-sicula la spesa di manutenzione e di esercizio asoende alla desolante proporzione, che grandemente m'impensierisce, del 166 per cento. Riconosco però che, quanto al prodotto lordo chilometrico, esso è in Sicilia relativamente elevato. Quest'anno le ferrovie sicule rendono in ragione di circa lire 10,000 al chilometro di prodotto lordo, mentre le linee calabre rendono molto meno, rendono poco più di tre mila lire al chilometro.

Ma io spero che le linee siciliane renderanno ancora di più quando la parte orientale e la parte occidentale della rete dell'isola saranno fra loro congiunte.

Vengo dunque a questa questione della congiunzione delle linee.

Mi parlò di essa con molte cortesi parole l'onorevole mio amico il deputato Morana. Alla sua volta l'onorevole Di Rudinì, non argomentando, ma parlando con ablativi assoluti, disse con accento solenne che io era molto più colpevole dei miei antecessori.

Ora, poichè l'onorevole Di Rudinì, a questo riguardo, non mi mise innanzi dei fatti, non discusse, ma fece come il figlio di Giove in Dante, il quale

> Esamina le colpe nell'entrata;
> Giudica e manda secondo ch'avvinghia,

(*Ilarità*) io potrei limitarmi a dire che per fortuna non mi giungono i suoi avvinghiamenti. Ma nondimeno discuterò io ed entrerò nel cuore della questione.

A questo proposito ieri, mentre parlava in tal modo l'onorevole Di Rudinì, volgeva nell'animo mio un'osservazione, avendo sott'occhio ciò che riguardo a queste ferrovie della Sicilia dice la relazione della Commissione d'inchiesta. Io mi diceva: strano miraggio che deriva dal sedere in opposti banchi della Camera!

L'onorevole Di Rudinì cita, loda, encomia, ammira le conclusioni della relazione della Commissione d'inchiesta.

E mentre questa relazione critica con parole sì acerbe il modo con cui la rete siciliana è stata condotta, i progetti e le variazioni eseguite, essa dice, non secondo le convenienze dello Stato, ma secondo le convenienze dei costruttori; ed aggiunge che pareva che con queste strade ferrate si fuggissero a disegno, da Catania a Leonforte ad esempio, i centri abitati a destra ed a sinistra, evitando una schiera di grosse e fiorenti città, per correre nella facile e deserta piana di Catania; e la relazione menziona inoltre le pendenze impossibili adottate, pendenze del 20, del 26, del 30, e fino del 33 per mille, mentre tutto ciò la Commissione d'inchiesta dichiara, l'onorevole Di Rudinì, approvando ed ammirando la predetta relazione, non suppose che delle colpe mie, mentre queste colpe ed altre enumerate dalla Commissione d'inchiesta sarebbero di alcuno dei miei onorevoli antecessori.

Ma veniamo direttamente alla questione della congiunzione fra la linea orientale ed occidentale della Sicilia.

L'onorevole mio amico Morana ebbe già ad osservare all'onorevole Di Rudinì che io non poteva avere l'imputatami colpa, non foss'altro nella misura proporzionale attribuitami, perchè la mia colpa non poteva essere certo molto inveterata per ragione di tempo.

Sono infatti trascorsi sedici anni dacchè questa questione pende insoluta; ed è soltanto da pochi mesi che io reggo il Ministero dei lavori pubblici, e nessuno dei miei precedessori vi passò forse per un tempo più breve di quello trascorso dacchè io mi vi trovo. Ma, a parte il fatto dell'essere passati pochi mesi, anzichè molti anni, credo che se colpa vi è, riguardo a cotesta questione, della congiunzione della parte orientale colla parte occidentale della rete sicula; questa colpa consiste piuttosto nelle continue oscillazioni e variazioni che ebbero luogo. Se il terreno fosse intatto, se la questione non fosse piagata, pregiudicata, creda l'onorevole Di Rudinì che mi sarebbe stato molto più facile il risolverla. Ma questa questione cominciò fino dal 1861, colla legge dittatoriale di Garibaldi. In quell'anno il Marsano propose la linea del Salito. Passata poscia la

rete alla Società *Vittorio Emanuele*, l'ingegnere Duperroux propose la linea delle Caldare; poi si pose innanzi al Consiglio superiore un doppio progetto: uno per le Caldare, e l'altro per una congiunzione più breve; ma l'uno di questi progetti sommario, e l'altro particolareggiato. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici disse che non era possibile di giudicare sopra elementi sì disparati e poco comparabili fra loro. Furono rinviati i progetti al Consiglio superiore, dopo di che si venne ad adottare una determinata linea. Questa linea si dà per appalto, poi si dubita che possa essere eseguita nelle condizioni previste per l'appalto. Si manda sul luogo una Commissione, la quale dice che bisogna rifare del tutto il progetto; allora si dà l'incarico di rivedere e presentare con studio particolareggiato e definitivo questo progetto della linea di Montedoro.

Ora quando io dovetti per la prima volta occuparmi della antica questione, giunse questo particolareggiato progetto, il quale fa salire la spesa dai 7 milioni all'incirca, per la quale l'opera era stata appaltata, a niente meno che diciotto milioni.

In quel momento la questione si discusse avanti la Camera, ed io ho così poca colpa relativamente alla medesima, che, per dimostrare come anzi non ne abbia alcuna, potrei valermi delle stesse dichiarazioni dell'onorevole Di Rudinì. Allorquando infatti mi si voleva spingere a prendere un'immediata risoluzione, io risposi che, appunto per la esperienza di ciò che era avvenuto precedentemente, non poteva prendere alcuna decisione se prima non fossero stati compiuti i progetti definitivi e dettagliati anche della linea delle Caldare.

Dopo questa mia dichiarazione l'onorevole Di Rudinì si dichiarò soddisfatto, anzi, dirò meglio, *quasi soddisfatto*.

Queste adunque sono state le dichiarazioni nette, categoriche che ho fatto alla Camera. Ove poi io non avessi fatto queste dichiarazioni, alle quali precisamente mi attenni e mi attengo, un tale contegno mi sarebbe stato proposto, come del resto è ben naturale, con un voto, il quale sarebbe valso quasi come un'obbligazione, del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il Consiglio superiore, al quale nel giugno scorso quando mi giunse il nuovo progetto del Nicolari riveduto dal Billia che portava a diciotto milioni la linea delle Caldare, io l'ho sottoposto, che cosa mi ebbe a dire? Il Consiglio superiore m'ebbe a dire con suo voto del 26 agosto che, « qualora il Ministero credesse di dover prendere in considerazione l'idea di abbandonare la linea di Montedoro a causa dell'ingente spesa e della incerta condizione di stabilità, *sia da farsi prima esaminare in egual modo e accuratamente la località ed il progetto della linea delle Caldare* ».

Ma il Ministero, come esposi, aveva già antivenuta questa naturale e razionale opinione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè un mese prima del preindicato voto aveva dato all'ingegnere Billia l'incarico di procedere ad uno studio particolareggiato della linea delle Caldare per poterlo contrapporre in modo assolutamente comparabile con quell'ultimo di Montedoro: aveva, dico, dato l'ordine all'ingegnere Billia di fare un corrispondente progetto per le Caldare onde non avvenisse che, appaltando eventualmente il medesimo, si rinnovasse lo stesso fatto di triplicazione od almeno di notevole aumento di spesa. Questo progetto, di cui fu dato l'incarico al Billia, non potevasi, appunto perchè particolareggiato, condurre a termine in un tempo assai breve. Esso pertanto non è ancora arrivato al Ministero: ma io non ho atteso certo l'interpellanza dell'onorevole Di Rudinì per affrettarlo, e più volte ho eccitato l'ingegnere Billia, per quanto abbia la certezza della sua operosità, a sollecitare l'invio di quello studio.

Io non ricordo la data della interpellanza dell'onorevole Di Rudinì, ma credo che sia posteriore all'ultimo telegramma che mandai al Billia il giorno 31 del corrente mese. Certo è che quando mandai quel telegramma, non sapeva nulla di essa.

Il telegramma che io inviai è il seguente: « Voglia dire quando potrà spedire studio Caldare che in ogni modo prego vivamente sollecitare ». L'ingegnere Billia rispose: « Verso fine corrente mese spero poter spedire questo progetto, cui lavo-

rasi massima attività, facendo orario straordinario anche di notte ».

Ecco le mie colpe.

Vengo ora alle strade nazionali.

L'onorevole Morana e l'onorevole Di Rudinì parlarono del numero dei chilometri di strade nazionali che restano a compiersi in Sicilia.

Disse l'onorevole Di Rudinì essere soltanto di 12 chilometri; disse l'onorevole Morana essere in un numero assai maggiore. Ed il numero infatti è assai maggiore, poichè i chilometri da costruirsi...

Di Rudinì. Dissi di quelle da appaltare.

Zanardelli. ...sono 161. Ad ogni modo, quello che io posso promettere, si è che, se una modificazione riguardo alla distribuzione dei fondi che abbiamo dalle due leggi del 1875 e 1876 venga dalla Camera assentita, dietro un provvedimento che anche nella discussione del bilancio accennai di dover presentare, in tal caso io spero che entro un anno all'incirca questi 161 chilometri potranno essere compiuti, e credo che in questo stesso caso potrò anticipare anche di due anni, per la Sicilia, il compimento della costruzione delle strade contemplate dalla legge del 30 maggio 1875.

L'onorevole Di Rudinì parlò pure delle strade provinciali, e ne parlò per raccomandarmi di procedere ad una inchiesta sopra il modo con cui procede la loro esecuzione. Questa proposta io credo che l'onorevole Di Rudinì l'abbia posta innanzi per essere stati segnalati dei gravissimi inconvenienti ed abusi riguardo alla costruzione delle strade medesime nella relazione della Commissione d'inchiesta. Ed anch'io purtroppo vidi sovente questi ed altri abusi dagli atti d'ufficio, ed anche recentemente, da una statistica che mi capitò sott'occhi, relativa ai diversi prezzi per la costruzione di strade, trovai che per una strada provinciale, in una di quelle provincie, si spesero oltre a 90,000 lire in ragione di chilometro.

Mi pare però che se la proposta, la raccomandazione dell'onorevole Di Rudinì, poteva avere importanza e ragione,

per gli effetti almeno del mio Ministero, nel tempo passato, essa non l'avrebbe più attualmente. Attualmente al caso la potrebbe avere dal punto di vista dei rapporti che vi possono essere tra provincia e Governo, come autorità che veglia sulla regolare amministrazione delle provincie; ma riguardo a costruzione di strade, per ciò che riflette il mio Ministero, io non vedo l'importanza che essa potrebbe avere; imperocchè dei 3000 chilometri all'incirca che costituiscono la rete delle strade provinciali siciliane, non ne restano da costrurre che circa 500, e di questi, 309 chilometri vennero per la loro costruzione a passare allo Stato in dipendenza della legge testè citata del 30 maggio 1875. Dunque a questo compimento delle strade provinciali oramai deve il Ministero direttamente provvedere.

Riguardo a questa costruzione delle strade provinciali contemplata dalla legge dei quarantasette milioni, io dichiaro di fare ogni mia possa non solo per portarla rapidamente a compimento, ma anche per farla rispondere ai desiderii del paese, quali mi vengono quotidianamete espressi dai rispettivi rappresentanti e municipali e parlamentari. Per esempio la città che fra tutte viene considerata in pessime condizioni di viabilità dalla Commissione d'inchiesta è Sciacca, la patria dell'onorevole Friscia. La Commissione d'inchiesta avverte che non potè, per quanto ne avesse desiderio, recarsi in quel luogo, perchè addirittura trovansi di tempo in tempo precluse le comunicazioni con quella città: avverte del pari che Sciacca è forse l'unico capoluogo di circondario, il quale non solo non ha una comunicazione per strada rotabile col capoluogo della provincia, Girgenti, ma nemmeno coi capoluoghi di circondario finitimi, che sono Mazzara e Bivona. Ora, riguardo appunto a Sciacca, siccome era approntato un progetto per la strada da Trapani a Girgenti per Castelvetrano e Sciacca, progetto di cui i rappresentanti di quella città si dolevano, così io ordinai che personalmente si recasse sul luogo l'ingegnere capo di Girgenti, affinchè, sentite sul sito le rappresentanze elettive di Sciacca, studiasse un andamento nuovo, conforme ai veri bisogni di quell'importante circondario. E per la stessa strada,

onde lavorarvi in modo eccezionale, mandai uno dei più distinti costruttori di strade, e due squadre d'ingegneri per togliere Sciacca al più presto dal deplorato suo isolamento.

Vengo finalmente alle strade comunali obbligatorie. A queste strade io annetto un'importanza specialissima, e me ne occupo, quasi direi, con vera predilezione.

Il migliorare difatti le strade comunali (io lo so per esperienza, appartenendo a provincie le quali sono largamente dotate di strade comunali), il migliorare queste modeste strade può sembrare opera volgare, perchè esse non colpiscono, non cattivano l'immaginazione come i grandi lavori ferroviari. Ma tuttavia non v'è forse alcun'altra opera così utile; ed è incalcolabile l'influenza che esercitano sulla civiltà e prosperità delle popolazioni. È un affare di minore apparenza e splendore, ma forse di maggiore importanza e interesse. Non tutto è oro quello che splende, e non splende sempre lo stesso oro.

I paesi che non hanno strade rotabili non possono trasportare i loro prodotti, o il loro trasporto esige forze sproporzionatamente maggiori; senza di esse spesso l'uomo è ridotto alla condizione delle bestie da soma; onde queste strade, ripeto, devono attirare l'attenzione e lo zelo di chi è preposto alla pubblica amministrazione, non meno di qualunque mezzo più perfezionato di comunicazione.

Ora riguardo alle strade comunali obbligatorie, l'onorevole Di Rudinì, come accennò già il presidente del Consiglio, che cosa disse? Disse che ci vorranno duecentottanta anni, che poi mi pare che per generosità riducesse a centotrenta, perchè, andando di questo passo, possano essere costruite.

Qualche cosa di simile, mi pare, era stato detto nella relazione della Commissione d'inchiesta; ragione per cui tengo tanto più a togliere dal paese questo allarme, il quale, se così fossero le cose, sarebbe veramente legittimo e giustificato.

Da quali basi partì la Commissione d'inchiesta, e forse anche l'onorevole Di Rudinì, per credere necessario tutto questo tempo? La ragione della Commissione d'inchiesta fu questa: È una illusione ottimista, essa disse, *è l'ingenuità d'un*

desiderio ottimista quella di credere che si possano spendere i tre milioni annui di sussidio per le strade comunali obbligatorie; e quindi siccome i tre milioni di sussidio costituiscono un quarto di ciò che si spende nella costruzione delle strade, così è un'illusione ottimista che in Italia si possano spendere i 12 milioni. E su ciò fonda, parmi, la Commissione il calcolo del tempo che occorrerebbe.

Ora la Commissione d'inchiesta si fondava su ciò, perchè notava che in 7 od 8 anni erano stati spesi in Italia solo 8 milioni e solo un milione in Sicilia. Ma io avverto che nell'anno testè compiutosi, nel 1876, questa illusione ottimista non solo si mutò in realtà, ma è stata sorpassata, poichè nell'anno passato, nel 1876, si sono spesi 3,410,000 lire invece di 3 milioni che erano stati posti in bilancio.

E sa l'onorevole Di Rudinì, che mi dichiara un sì grande colpevole, che cosa è avvenuto in questo anno riguardo alle strade obbligatorie della Sicilia? È avvenuto questo, che mentre in Sicilia dal 1868 in poi, epoca della promulgazione della legge sulle strade comunali obbligatorie, era stato speso 1,023,000 lire, in quest'anno 1876 soltanto fu speso 1,073,000 lire, cioè più di quello che non fosse stato speso in tutto il tempo precedente.

La rete delle strade comunali obbligatorie della Sicilia, che ha la lunghezza di 3200 chilometri e che importa la somma di 37 milioni, io credo pertanto che potrà in breve tempo essere compita. Io anzi, pure notando che in Sicilia, si spese oltre un milione nell'anno trascorso, una somma, cioè, che supera quella di tutti gli anni precedenti presi insieme, conto nell'anno corrente di fare assai più, di spendervi due milioni, ed una somma ancora maggiore spero di impiegare nel 1878; ed anzi dichiaro, e questo vale per la Sicilia come per il resto d'Italia, come l'onorevole ministro delle finanze ha già acconsentito, di portare da tre milioni a sei lo stanziamento per le strade obbligatorie nel bilancio di prima previsione del 1878.

Ora, siccome la Commissione d'inchiesta ebbe a dire che ove si arrivasse a spendere per le strade comunali obbliga-

torie tre milioni di quota governativa, sarebbe quello un giorno beato per la viabilità italiana, vede l'onorevole Rudinì quanto più beato ancora debba risguardarsi coi risultati cui spero arrivare. Sulla predetta previsione, e tenuto conto di ciò a cui ammonta il fondo speciale dei comuni di Sicilia, anche ritenuti nella proporzione in cui si trovano attualmente i sussidi della provincia, ne deriverebbe che dei 281 comuni siciliani, 213 verrebbero ad avere finite le proprie strade in dieci anni, e soltanto 68 dovrebbero continuare ancora per un certo numero d'anni a compiere le proprie; ma d'altronde se le provincie, come recentemente ne ha dato nobilissimo esempio la provincia di Catania, vorranno mettere in maggior corrispondenza col sussidio che dà lo Stato, il sussidio concesso dalle provincie stesse, allora non soltanto i 213 comuni dei quali ho parlato, ma tutti i 281 comuni dell'isola avranno entro il decennio compiuta questa importantissima rete delle strade comunali obbligatorie.

Io non mi estenderò più oltre, e solo aggiungerò che, avendo conosciuto assai dappresso la Sicilia, mi convinsi che da una buona viabilità l'Italia in quel paese può ottenere una ricchezza, una prosperità, una grandezza avvenire di cui non possiamo avere attualmente un'adeguata idea, ragione per cui potranno bensì essere impari le forze al mio ufficio, ma in ogni modo certo si è che ho profondissimo il sentimento del dovere e non meno l'impulso vivo e appassionato dell'animo di applicarmi con diurna e notturna fatica a far sì che possa essere data ai legittimi bisogni, alle aspirazioni dell'isola la più ampia soddisfazione. (*Bravo! Bene!*)

Nella seduta successiva, dopo le risposte aggiunte dal ministro di grazia e giustizia, l'onorevole Di Rudinì si dichiarava sodisfatto. L'onorevole Morana presentava invece la seguente risoluzione: « La Camera, confidando che il Governo saprà soddisfare alle legittime aspirazioni della Sicilia, tutelando energicamente la pubblica sicurezza, continuando nei provvedimenti intesi a rendere più celere ed efficace l'amministrazione della giustizia, sviluppando il progresso economico dell'isola, e dando maggiore impulso al compimento delle opere pubbliche, passa all'ordine del giorno ». Ma in seguito la ritirò.

Alcune commemorazioni pronunziate dall'on. Zanardelli.

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata dell'8 marzo 1882.

In morte dell'onorevole deputato Tito Ronchetti, parole dell'onorevole Zanardelli, ministro di grazia e giustizia:

(*Con profondissima commozione*) Signori, anch'io, quantunque sofferente di salute e di animo affranto, venni oggi alla Camera perchè sentivo il bisogno che la mia voce turbata, ma impressa di grandissimo affetto, si unisse a quella dell'onorevole nostro presidente, e degli altri colleghi ed amici, nello esprimervi per la morte di Tito Ronchetti i sentimenti della comune ambascia, dell'universale compianto.

Nella subitanea perdita dell'impareggiabile amico... (*Il dolore gli tronca le parole*) il quale, più che soccombere, disparve; ancora esterrefatto, e quasi colpito da incredulo stupore, non ho mente di certo per dirvi di lui ciò che vorrei; ciò che sopratutto dovrei, perchè dei suoi rari pregi di cuore, di intelletto, di carattere, nessuno più di me può certo recare consapevole testimonianza.

Per questa intima e profonda conoscenza di tali virtù, e perchè la semplicità e modestia sua parve avessero per solo intento quello di occultarle, mi sia permesso dir tutto in una sola parola ripetendo:

Ma se il mondo sapesse il cuor ch'egli ebbe

ancor più vivi sarebbero quei vivissimi sentimenti di stima, di riverenza, di fiducia, di benevolenza che accompagnarono la sua vita e accompagnano la sua memoria.

Nè posso non aggiungere che appunto per la larga e quotidiana consuetudine che in mille vicende e tristi e liete ebbi con esso, appunto perchè feci tesoro del suo efficace aiuto, della sua fida scorta, del suo illimitato affetto, della sua attività, della sua singolare abnegazione, io sento essermi in lui mancata una parte di me stesso.

Ma, se da me era più dappresso sentito, era però noto a tutti voi quanto utile fosse al Governo, al Parlamento, alla patria, l'opera di Tito Ronchetti, per la lucidezza e la calma del suo spirito pronto e finissimo, per la sagacia ed esattezza del suo giudizio, e più, se è possibile, per la serena equanimità di ogni suo atto, per la coscienziosa rettitudine, per l'integrità, il disinteresse, per l'indole mite ed affettuosa, e per quella inesauribile bontà che lo traeva a tutto prodigarsi, non solo alla sua esemplarissima famiglia, ma agli amici e al paese.

Al paese, come vi fu detto da tante voci autorevoli, egli consacrò, sin dai primi anni della sua giovinezza, negli anni dell'antico servaggio, gli sforzi di un ardente patriottismo, più tardi le opere costanti che gli erano ispirate da un sincero e fervido culto della libertà, e in questi ultimi anni poi, negli uffizi di Governo, un assiduo, tenace, infaticabile lavoro; lavoro che, come vi disse l'onorevole Bortolucci e come ieri, a me, disse piangente il dottor Tosi, suo medico ed amico, fu causa precipua della acerba sua fine.

Immolarsi in virtù della religione del dovere è la più alta e più degna gloria per un cittadino. (*Bene!*)

Questa gloria voi attribuendo alla vita del perduto collega, se col vostro lutto, col vostro cordoglio, col vostro omaggio, non riuscirete a confortare dolori che non possono essere consolati, venite però ad adempiere certamente un nobile ufficio civile; poichè il rimpianto commosso della rappresentanza nazionale diventa l'augusta parola della giustizia, la quale dimostra che il bene non è senza solenni e preziosi compensi nell'aspro cammino di questa afflitta umanità. (*Bene! Bravo! — Applausi — L'oratore si mette a sedere piangendo*).

SENATO DEL REGNO

Tornata dell'8 novembre 1888.

In morte degli onorevoli senatori Vegezzi, Correnti, Morandini, Luciani, Di Castagnetto e Di Robilant, parole dell'on. Zanardelli, ministro di grazia e giustizia:

A nome del Ministero sento il dovere di associarmi ai sentimenti espressi con tanta verità, con tanta nobiltà, con tanta esattezza dal nostro illustre presidente e dagli onorevoli senatori che degnamente fecero eco alle sue parole.

Non io saprei aggiungere novella fronda a quella splendida corona di meritati elogi che il Senato ha dedicati alla memoria di questi uomini insigni.

Ma quando penso a Saverio Vegezzi, io che per la mia professione sono naturalmente geloso dell'onore e delle glorie del Fôro, non posso non dire con profondo convincimento che l'Ordine nostro ebbe in lui la più alta, la più pura immagine dell'avvocato.

E quando penso a Cesare Correnti, io, deputato per tanti anni con lui, non posso non ricordare che vi hanno relazioni dettate dallo estinto amico, le quali staranno sempre fra le più belle pagine dei nostri annali parlamentari. Ed inoltre io debbo pur rammentare con gratitudine incancellabile che il suo pensiero originale e fecondo, la sua parola di fuoco fu uno dei fattori più possenti nelle lotte sostenute per l'indipendenza dallo straniero.

E poichè l'onorevole mio amico Massarani si è ricordato ben giustamente, a proposito del Correnti, di essere cittadino della sua città, io, sentendomi alla mia volta cittadino della mia, non devo dimenticare a lui doversi quella patriottica

istoria che, ad onore dei caduti, ad incitamento dei vivi, egli scrisse sulle dieci giornate di Brescia, i cui incendî furono una vittoria, se è vera la parola profonda del poeta-soldato, che anche il martirio è una battaglia vinta.

Di Giovanni Morandini ammirai pure alla Camera elettiva il proverbiale disinteresse, ed udii continuamente ripetere il patriottismo e la prodezza con cui nel 1848 combattè sui campi di Curtatone, dove egli, ferito, salvò la vita di un altro glorioso ferito, di Giuseppe Montanelli. Udii del pari ripetere la parte precipua presa dal Morandini in quel moto toscano del 1859, che, sopprimendo l'autonomia della regione toscana, doveva assicurare per sempre, contro l'idea della federazione, l'unità italiana.

E, come il Correnti in Lombardia, il Morandini in Toscana, così Matteo Luciani nelle provincie del Mezzogiorno fu fra i più costanti e pertinaci, in mezzo alle prigioni, alle persecuzioni della tirannide borbonica, a tener vivo il sacro fuoco della libertà.

Quanto al conte Di Castagnetto è titolo grande d'onore per lui l'affetto del Re, che primo scese a combattere sui piani lombardi le battaglie liberatrici, e che presso di sè lo ha voluto nella campagna del 1848 ed in quella del 1849.

Infine, sebbene il mio amico e collega, il ministro della guerra, sia tale cui più che a me si addica di parlare del conte Di Robilant, non voglio tralasciare di rendere omaggio al suo strenuo valore, al liberale reggimento d'una patriottica provincia tenuto in tempi difficili, al senno non disgiunto da patriottica alterezza con cui strinse a difesa d'Italia poderosi legami internazionali, alla sua lealtà cavalleresca, alla semplicità dei modi, alla elevata dignità della vita.

Signori, noi tutti in questo recinto sentiamo profondamente con unanime rimpianto come questi uomini, gli egregi spiriti dei quali in questi ultimi mesi furono rapiti al Senato, contribuirono a quei solenni ed immortali avvenimenti che dopo tanti secoli di divisioni e di servaggio diedero agli italiani una patria. (*Bene! Benissimo!*)

SENATO DEL REGNO

Tornata del 20 gennaio 1890.

In morte di S. A. R. il Principe Amedeo Duca d'Aosta, parole dell'onorevole Zanardelli, ministro di grazia e giustizia:

Il Ministero si associa ai sentimenti così nobilmente espressi dall'onorevole presidente del Senato, si associa al dolore che in questa calamità pubblica riunisce in un sentimento unanime tutte le terre della patria, tutti gli ordini della cittadinanza italiana.

È una immensa sciagura che ci ha colpiti colla perdita del Principe benefico, valoroso, magnanimo, che, come disse l'illustre presidente, era splendido esempio di ogni civile virtù; del glorioso ferito di Monte Croce, che guidò impavido ed ammirato le legioni della patria sui campi di battaglia dell'indipendenza nazionale; del Re liberale d'una nazione straniera, il quale depose nobilmente una gloriosa corona, mostrando con quanta abnegazione e disinteresse i Principi di Savoia intendono la rigida fedeltà alle leggi, il rispetto illimitato alla incolumità della concordia civile.

Signori senatori, in mezzo al lutto della nazione commossa ed afflitta, ben disse l'onorevole nostro presidente essere sacri quei vincoli che stringono il lutto della Reggia al lutto della nazione; questi vincoli sacri, ringagliarditi dalla sventura, formano la suprema forza, l'invidiata fortuna della nazione italiana. (*Vivi segni di approvazione*).

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 20 gennaio 1890.

In morte di S. A. R. il Principe Amedeo Duca d'Aosta, parole dell'on. Zanardelli, ministro di grazia e giustizia:

Il Ministero si associa ai sentimenti espressi dall'illustre nostro presidente, ed è al pari profondamente contristato della grande sciagura, che ha colpito la dinastia e la patria e per la perdita dell'augusto Principe, la cui fulminea malattia, i cui ultimi istanti l'Italia ha seguìto in pianto, come in pianto ne porta l'amarissimo ed irreparabile lutto.

Bene il nostro onorevole presidente ha rammentate le virtù civili per le quali il Principe, infinitamente nobile e buono, generoso e cavalleresco. prodigo di sè in ogni sventura, era orgoglio e forza della nazione. Bene ha rammentato che egli, prode fra i prodi, ha con intrepido coraggio versato il suo sangue per l'indipendenza italiana; bene ha rammentato ch'esso da un trono singolarmente glorioso ha dimostrato al mondo, quanta sia l'altezza dei pensieri e dei sentimenti con cui i Reali d'Italia, la stirpe Sabauda adempiono gli ardui doveri del principato; ha dimostrato come, dal trono ritornando alla vita privata, si possa, per virtù di sereno eroismo, non discendere, ma salire innanzi a sè stesso, innanzi al mondo, innanzi alla storia! (*Benissimo!*)

Il Ministero apprezza tutto il valore dei sentimenti che la Camera esprime all'amato Sovrano, crudelmente ferito nei suoi più intimi affetti, ai figli del compianto Duca, privati del

Padre impareggiabile che li educava alla ammirata ed ammirabile semplicità e modestia della sua vita; alla vedova Consorte troppo presto provata dalla sventura che la consacra all'affetto della nazione; e a tutta la Famiglia Reale raccolta intorno al feretro che domani è chiamato ai vertici dell'avita Superga. Questi sentimenti avranno certamente vivissima eco di salutare conforto perchè, ad alleviare un immenso dolore, nulla è più efficace della parola che parte, fervida di devoto attaccamento, di virile cordoglio, dagli animi commossi dei rappresentanti di un popolo intero! (*Vivissime approvazioni*).

Tornata del 24 aprile 1890.

In morte di Aurelio Saffi, parole dell'onorevole Zanardelli, ministro di grazia e giustizia.

A nome del Ministero, mi associo con tutta l'anima al nostro illustre presidente nel mesto tributo di omaggio che ha reso alla venerata memoria di Aurelio Saffi.

Io nulla potrei aggiungere alle parole commosse ed eloquenti, con cui esso ha celebrato la vita e le benemerenze dell'uomo, la cui perdita Re e popolo deplorano con accenti di sì meritato rimpianto.

Come ha detto il nostro carissimo presidente, Aurelio Saffi, giovanissimo ancora, scrisse il proprio nome su alcune pagine più memorande della storia italiana. E da allora in poi, la sua vita in Italia, come nell'esilio, fu tutta una linea retta e rigidissima sulle vie del dovere e del culto alla patria, alla scienza, alla libertà.

Ma se il suo nome avrà fama e gloria imperitura negli annali del risorgimento italiano; se l'autore di *Alberico Gentili* lascierà nella scienza indelebili traccie, un'altezza intellettuale e morale ancora maggiore egli ha toccato per quel complesso di doti di integrità, di temperanza, di equanimità, di abnegazione, di sacrifizio di tutto sè stesso al pubblico bene, che ora vi furono ricordate: doti, le quali, in un tempo in cui si fanno sì rare, sono quelle di cui più le nazioni hanno bisogno, come per la propria redenzione, così per la propria incolumità, per la propria salute, per il proprio avvenire. (*Approvazioni*).

Tornata del 12 giugno 1895.

In morte del deputato Luigi Ferrari, parole dell'onorevole deputo Zanardelli:

Io non oso aggiungere parola all'elogio che fu fatto di Luigi Ferrari.

Non lo saprei che con accento di pianto, non lo saprei con parole corrispondenti a quelle che furono pronunciate prima di me.

Soltanto mi credo in debito, onorevoli colleghi, di recarvi il supremo saluto dell'eroico sofferente; poichè alla vigilia della sua morte, nel parlargli di voi, nel dirgli che noi tutti lo attendevamo con desiderio ed augurio d'amore, il suo volto s'illuminò di un sorriso di eterea letizia, il quale, insieme alla stretta di mano convulsa, al bacio fraterno, era speranza od era rimpianto, ma certo significava il fervido desiderio di essere ricordato a voi, con infinita espressione di affetto perenne. (*Benissimo!*)

Per l'adempimento dei nostri doveri, deve sorreggerci, guidarci, spronarci la memoria di lui, dei suoi sentimenti tutti amore di patria ed abnegazione pel pubblico bene, deve ispirarci quella fraternità in tutto ciò che è nobile ed alto, la quale rimane oltre la tomba, e vive di vita immortale. (*Benissimo! Bravo!*)

Tornata dell'8 aprile 1897.

In morte dei deputati Grimaldi e Gallotti, parole del Presidente della Camera on. Zanardelli:

Onorevoli colleghi! Nell'iniziare i lavori della nuova Legislatura è doveroso ricordare i colleghi che confidavamo rivedere fra noi, e che la morte ha rapito al Parlamento, alla patria.

Così sono vuoti i seggi di Bernardino Grimaldi e di Giuseppe Gallotti, spentisi proprio alla vigilia di quelle elezioni, nelle quali le urne popolari ce li avrebbero ridati quasi per acclamazione.

Brevissime parole basteranno a tale ricordo.

E invero la geniale personalità di Bernardino Grimaldi è nella memoria di tutti, tanto egli era eminente e cospicuo per l'ingegno, per l'animo, per gli alti uffici ammirabilmente coperti.

Eletto deputato la prima volta nel 1876, poco più di un anno dopo ch'era giunto alla Camera fu nominato da Alfredo Baccarini segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, tanto a prima giunta il suo raro valore ebbe a risplendere agli occhi de' suoi colleghi. L'anno appresso era ministro delle finanze e lo stesso Ministero delle finanze e quello del tesoro e quello dell'agricoltura e commercio egli resse a lungo avendo occasione di dedicare la sua attività a tutti i più alti problemi della finanza e dell'economia nazionale.

L'ingegno vivido, poderoso, prontissimo, sorprendente per la facoltà d'assimilazione, con cui impadronivasi ad un

tratto d'ogni tema più svariato e difficile, era accompagnato da una facondia che lo renderà a lungo memorabile nel Parlamento italiano.

Questa facondia singolarissima per spontaneità, facilità e rapidità incomparabili, non era però, come spesso avviene delle parole mirabilmente fluide, non era una facondia fredda e scolorita, ma era piena di vita, di efficacia, di arguzia, tanto che alcune frasi di lui da quasi vent'anni sono proverbialmente ripetute da tutti, senza probabilmente sapere chi le ha messe sulle labbra dell'universale.

La stessa potenza maravigliosa della parola, che lo fece eminente in Parlamento, non meno eminente lo rese nel Fôro, sicchè in ogni parte d'Italia cause gravissime erano affidate al suo patrocinio valente, efficace.

Alla elevatezza dell'ingegno rispondeva la bontà dell'animo benevolo e generoso, la cordialità dei modi semplici, modesti, scevri d'ogni apparato e d'ogni ostentazione.

Per tante doti dell'intelletto e del cuore, Bernardino Grimaldi lascia una grande eredità d'affetti, e un lutto profondo nella nativa sua Catanzaro, di cui era l'amore e l'orgoglio.

E nel suo paese natale non è da meno il dolore e il rammarico per la perdita di Giuseppe Gallotti.

Rapito alla Camera, al paese, a poco più di cinquant'anni, da cinque Legislature sedeva fra noi, qui mandato costantemente con spontaneità ed universalità di suffragi.

E questa spontanea unanimità egli ben meritava per le auree doti della mente e del cuore, per un carattere fermo, rettissimo, incapace d'ogni transazione fra le sue convenienze ed i suoi convincimenti.

Agricoltore esperto e sollecito d'ogni progresso della scienza, egli, in questa Camera, dove fu diligente anche a scapito della sua salute, parlò con molta competenza in questioni d'agricoltura e d'igiene.

D'animo mite e sereno, a Rovato era proverbiale la sua bontà, la sua pietà per i diseredati dalla fortuna, essendo la

sua casa sempre aperta e larga di soccorso agli infelici; ed era chiesto sempre come compositore d'ogni questione che sorgesse fra i suoi compaesani, presso i quali la sua parola era considerata come la stessa giustizia, la stessa verità.

Io sono certo d'essere fedele interprete vostro esprimendo per così cari colleghi perduti i sentimenti del più vivo e del più affettuoso rimpianto. (*Bene! Bravo!*)

Tornata del 4 maggio 1897.

In morte di Domenico Berti, senatore, parole dell'onorevole Zanardelli, ministro di grazia e giustizia:

Ed ora signori una mesta partecipazione debbo farvi. L'Italia ha perduto uno de' migliori suoi figli, Domenico Berti.

In altro recinto, nell'Assemblea cui egli ora apparteneva, sarà ricordata intera la sua vita, saranno rammentati i suoi meriti, come patriotta, come filosofo, come storico, come insegnante, come uomo politico, i suoi molti titoli alla gratitudine del paese.

Nullameno una parola di rimpianto per quest'uomo eminente, io credo doveroso venga pronunciata anche nella Camera elettiva, nella quale sedette così a lungo, dove prese importantissima parte a solenni discussioni, e, ministro dell'istruzione, ministro di agricoltura, industria e commercio, ebbe salutari e memorabili iniziative.

Non può nell'Assemblea popolare non essere ricordata la vita pubblica di chi, da quando nel 1848 dettò il programma del giornale *La Concordia*, che sorgeva segnacolo di raccolta per la guerra liberatrice, fino a quando come ministro indicò per primo i più decisi propositi, le più ferme idee di legislazione sociale, in tutte le questioni politiche più gravi spese la propria opera, la propria parola, con devozione convinta ai principî di giustizia e di libertà.

Al vigore dei concetti, all'ampiezza della dottrina corrispondeva in lui la indipendenza del carattere, talchè non esitò mai a separarsi, anche a costo di gravi amarezze, dalla

parte politica cui era ascritto, allorchè i suoi convincimenti furono in contrasto con quelli dei suoi amici: come avvenne quando si schierò cogli oppositori alla cessione di Nizza alla Francia; quando propugnò ardentemente, con celebrato discorso, l'abolizione dell'imposta sul macinato in omaggio ai diritti, agli interessi delle classi popolari; quando nello stesso intento sostenne le più larghe proposte di riforma elettorale.

A questa nostra tribuna si udirono discorsi di lui, che lasciarono traccia, che meritano non fuggevole ricordo. Essi distinguevansi sempre per elevatezza di idee, giacchè la filosofia, la storia, de' cui studî il Berti era nudrito in modo cospicuo, gli davano la potenza di rendere nuovo ed attraente qualsiasi tema mediante larghe vedute, mediante sintesi e raffronti, proprî ad illuminare e vivificare poderosamente tutte le questioni.

Quando poi si richiami alla mente la bontà somm adell'animo suo, si ripensino le effusioni tanto cordiali della sua amicizia, delle quali in moltissimi di noi certamente è scolpito il pensiero, quando ciò si rammenti, si comprenderà facilmente, come da chi ebbe, al pari di me, con Domenico Berti, una costante fraternità, non è senza mestizia profonda, che può a voi, nel giorno di tanta perdita, raccomandarsi la memoria delle sue singolari benemerenze, delle sue peregrine virtù. (*Vive approvazioni*).

Tornata del 19 maggio 1897.

In morte dell'onorevole Fratti, parole del Presidente della Camera onorevole Zanardelli :

Onorevoli colleghi (*Segni di viva attenzione*), io debbo compiere un mestissimo officio: quello di partecipare alla Camera il seguente telegramma che da Lamia ho ricevuto, poche ore or sono, in data di ieri, da Ricciotti Garibaldi:

« Oggi in un brillantissimo attacco del corpo italiano contro la destra del nemico periva l'onorevole Fratti. »

Alla notizia che annunzia come siasi, in quella pugna infelice, affermato un'altra volta il valore degli italiani, si congiunge la tristezza del lutto che ci colpisce nella persona del prode nostro collega.

Egli era stato da brevissimo tempo restituito a questa Camera; ma all'opera legislativa quasi sùbito lo ha tolto il nobile entusiasmo, che lo condusse ad offrire la sua vita a difesa del santo principio della libertà dei popoli.

Una mente così colta, com'era quella di Antonio Fratti, un cuore così generoso, come il suo, dovettero sentire una irresistibile attrattiva per la guerra a favore della indipendenza della Grecia, di quella terra cui appartengono i progenitori dell'umano pensiero, di quella terra il cui nome è una specie di religione per tutti gli spiriti innamorati delle cose alte e belle; e il Fratti, seguendo la tradizione suggellata a Sfacteria col sangue di Santorre Santarosa, morì, sui campi di battaglia immortalati da Leonida, in una lotta cui i giorni della sventura conferirono nuovo prestigio per gli animi forti e fieri dei volontari italiani. (*Vive approvazioni*).

In questo momento, di fronte alla sua morte, che gli è corona immortale, potrei io ricordare la sua vita?

Non lo farò se non per dire che il suo fervido patriottismo, come ora lo trasse alle contrade elleniche, così lo aveva condotto a combattere strenuamente nel 1866 fra i carabinieri milanesi sulle terre trentine; nel 1867 a Mentana; nel 1870 a Digione; che questo ardente patriottismo lo guidò con tenace costanza d'intendimenti durante l'intera sua vita; che, pubblicista, avvocato, deputato in due Legislature, in ogni manifestazione della sua attività coscienziosa, intelligente, coltissima, difese sempre le idee di libertà e di civile democrazia; che amici ed avversari lo conobbero di una bontà gentile, affettuosa, di cui io in questo momento ricordo, non senza viva commozione, le moltissime prove. (*Benissimo!*)

Ma degna d'ogni vita più illustre fu la sua morte, il suo olocausto alla grande causa della indipendenza delle nazioni.

Onore senza fine a questi màrtiri, i quali dimostrano luminosamente che nella nostra patria è desto sempre il sentimento avviatore degli eroici sacrifici, che sempre splendidi e gagliardi si rinnovano gli esempi dell'antica virtù. (*Vivissimi, unanimi e prolungati applausi*).

Tornata del 17 febbraio 1899.

Il presidente del Consiglio, onorevole Pelloux, annunziava la morte del Presidente della Repubblica francese Felix Faure, esprimendone le condoglianze e pregando di sospendere le sedute per due giorni.

Il Presidente della Camera, onorevole Zanardelli, aggiungeva:

Onorevoli colleghi. La fulminea notizia della repentina morte di Felice Faure, presidente della Repubblica francese, ha afflitto noi tutti rappresentanti d'Italia, che sinceramente sentiamo quanto la patria nostra sia avvinta alla Francia da antica e lunga comunanza di affetti, da legami di solenni ed inobliabili memorie, di alti e vicendevoli influssi intellettuali e morali. (*Approvazioni*).

Noi ci associamo pienamente al dolore, al lutto della Francia per sì grave ed amara perdita, ricordando, con mesto rimpianto, quelle elette virtù civili e patriottiche, che da popolari origini innalzarono l'illustre estinto alla suprema dignità dello Stato (*Benissimo!*) ricordando inoltre, come benissimo ha detto l'onorevole presidente del Consiglio, che nel nome di lui, e sotto i suoi auspicî, si fermarono i nuovi pegni di unione confermati così cordialmente dai Parlamenti delle due nazioni. (*Vivissime approvazioni*).

Propongo quindi, associandomi in ciò alla proposta già fatta dall'onorevole presidente del Consiglio, che la Camera sospenda per oggi e domani le proprie sedute; che abbruni per tre giorni la propria bandiera, e mi affidi l'incarico di esprimere i sentimenti del nostro vivo compianto al Presidente della Rappresentanza nazionale francese. (*Applausi vivissimi e generali*).

Le proposte furono approvate.

SENATO DEL REGNO

Tornata del 29 aprile 1901.

In morte dei senatori Bizzozero e Messedaglia, parole dell'onorevole Zanardelli presidente del Consiglio:

Io sento il dovere di associarmi alle parole eloquenti dette dall'onorevole presidente del Senato in commemorazione del professor Bizzozero, così immaturamente rapito alla scienza ed all'onore del nome italiano.

Ma sopratutto io sento poi vivissimo il bisogno di aggiungere alcune parole a quelle che l'illustre presidente ha pronunziate commemorando Angelo Messedaglia.

Sento vivissimo questo bisogno per un motivo specialissimo, ed è che Angelo Messedaglia, con un altro dei nostri colleghi, che non vedo presente, era il più antico amico che io mi avessi in Parlamento e fuori, poichè ho trascorso con esso alcuni anni della mia adoloscenza nel ginnasio e liceo convitto della sua Verona.

L'amicizia allora stretta non è cessata mai, ed egli, l'amico, non ha cessato di essere quale io lo conobbi in quei primi anni di una semplicità, di una modestia, di una cordialità tanto più ammirate quando la vastità e la profondità degli studî lo avevano reso illustre nel mondo scientifico.

Egli consigliere ricercatissimo, ispiratore assiduo di uomini politici eminenti, prodigavasi ad altri, ripugnante dal mettere

innanzi sè stesso; e mentre ogni ambizione sarebbe stata in lui di pieno diritto, non ne ebbe, non ne conobbe alcuna.

Non io certamente ripeterò male ciò che l'illustre presidente ha detto benissimo rispetto al suo valore intellettuale, rispetto all'efficacia dell'opera sua in quasi sessant'anni di insegnamento universitario e di attività scientifica.

Nondimeno, tralasciando di occuparmi dei suoi lavori di economia politica e di finanza, così cospicui per dottrina, per chiarezza, per precisione, per profondità d'analisi, non posso omettere, anche per l'ufficio che tenni di ministro di grazia e giustizia, di accennare alla sua eccezionale altezza negli studi statistici.

La perfetta conoscenza che egli ebbe delle scienze matematiche e fisiche rese incomparabili i suoi lavori statistici, i quali rifulsero per una spiccata novità di pensiero.

Di ciò ci presentano mirabile esempio i suoi studii sulla popolazione e sono fra i primi saggi della demografia come scienza avente una esistenza autonoma; e più ancora i suoi lavori di statistica criminale, i quali, rivolti a cercare il miglior metodo per queste importantissime ricerche, dovevano dare al Messedaglia tanta autorità per dirigere la nostra statistica giudiziaria in quella Commissione ch'egli nel Ministero di grazia e giustizia ha presieduto, guida sicura, per moltissimi anni.

In questo campo, egli, emulando gli studî di Guery e di Quételet, si è addentrato nelle più profonde disquisizioni della statistica morale, nell'esame di quei conflitti che sembrano sorgere fra la libertà individuale dell'uomo e la ineluttabile regolarità delle serie statistiche dei delitti, che voglionsi quasi elevare a leggi sociali.

Quella universalità delle sue conoscenze, di cui ho parlato, ha assistito maravigliosamente il Messedaglia nella sua relazione sul disegno di legge per la perequazione fondiaria. Imperocchè la erudizione storica, il senso giuridico, la competenza sicura in ogni questione d'indole tecnica attinente ai problemi del catasto rendono quella relazione fra i più memorabili lavori che onorino gli annali parlamentari.

Anche nelle questioni di pubblica istruzione il Messedaglia recò una grande novità di concetto, e sue furono le proposte per le quali nelle nostre Università l'insegnamento della facoltà giuridica ebbe del diritto una più vasta comprensione e la giurisprudenza fu maggiormente avvicinata al carattere attribuitole dall'antica definizione romana.

E non può essere poi che con grandissima ammirazione che noi vediamo l'ingegno del Messedaglia, avvezzo ai più astrusi problemi delle scienze matematiche, uscire da questi studi e da quelli di finanza, di economia pubblica, di idraulica, di climatologia, per occuparsi di critica letteraria.

La sua coltura in queste ultime ricerche è attestata dagli scritti, in parte inediti, sulle realtà omeriche. In essi studia tutto ciò che in Omero leggesi, sulla navigazione, sulla astronomia, sulla meteorologia, paragonando dal lato della precisione dei concetti l'antichissimo poeta con gli altri fra i grandi che gli succedettero, come Virgilio, l'Ariosto, il Tasso.

E all'arte, alla poesia, anche più direttamente si volse, sicchè lo vediamo tradurre il *Rule Britannia*, l'inno nazionale dell'Inghilterra, le poesie di Moore, e in quelle di Longfellow, ch'egli prediligeva, il fatidico *Excelsior*, e il salmo della vita, nel quale l'appello del poeta ad oprare, a lottare, fu dal traduttore, nonostante lo studio di fedeltà scrupolosa, rivestito di elettissima forma.

In questa universalità dell'opera intellettuale, il Messedaglia richiama alla mente i grandi rappresentanti del genio italiano, sicchè a buon diritto il Senato e il paese devono tributargli un mesto rimpianto, una ricordanza solenne. (*Approvazioni vivissime*).

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 7 marzo 1903.

In morte dell'onorevole deputato Branca, parole dell'onorevole Zanardelli presidente del Consiglio:

Dopo le parole espresse con tanta verità dal nostro illustre presidente, dopo ciò che con accento commosso dissero molti dei nostri colleghi, io non saprei veramente aggiungere parola; ciò che posso fare di meglio è di associarmi, anche a nome del Governo, ai giudizi ed ai sentimenti che sono stati nobilmente esposti, giudizi e sentimenti i quali sono veramente profondi anche nell'animo mio.

Da oltre trent'anni collega ed amico di Ascanio Branca, io pure ho potuto conoscere da vicino le sue eminenti doti di patriottismo, di ingegno, di sagacia politica, di rettitudine, di perizia amministrativa ed economica, di intera devozione alla pubblica cosa; ed io confesso che, nelle parole testè pronunziate dall'illustre nostro presidente, ciò che mi ha colpito e che ha risposto eziandio agli apprezzamenti e ricordi che io faccio intorno alla vita del compianto amico, è stato questo, che egli fu continuamente, interamente, esclusivamente devoto alla pubblica cosa. Ora, io credo che questa virtù di civico disinteresse sia ciò che più pone in alto l'uomo politico; credo che questa virtù di civica devozione sia quella che forma la forza e l'onore delle grandi Assemblee. (*Benissimo! Bravo! — Approvazioni*).

In morte
di Giuseppe Zanardelli.

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 28 giugno 1903.

Nel proporre le vacanze estive, l'onorevole Cavagnari rivolgeva un voto di plauso a Giuseppe Biancheri, e, lieto di vedere nuovamente a capo del Governo Giuseppe Zanardelli, esprimeva l'augurio che l'illustre uomo, il cui nome è simbolo di patriottismo e di libertà, nei meritati riposi possa rinvigorire la sua fibra, sì ch'egli possa ancora per lunghissimi anni reggere le sorti del nostro paese.

Dopo le parole del Presidente Biancheri, l'onorevole Zanardelli rispondeva :

Io non voglio prolungare questa seduta, ma nullameno non posso non rivolgere una parola di ringraziamento alla Camera, una parola all'illustre nostro Presidente che ricordò la nostra antica amicizia di oltre quarant'anni, amicizia, la quale tanto caramente ci strinse sempre fra tante vicende politiche e parlamentari. Associandomi al saluto alla patria ed al Re, io voglio dirvi soltanto che le molte manifestazioni di fiducia e d'affetto prodigatemi in questi giorni hanno lasciato una traccia incancellabile nell'animo mio. (Applausi generali).

Nella seduta del 19 dicembre 1903 l'onorevole Cavagnari inviava un saluto ed un augurio a Giuseppe Zanardelli, affinchè possa quanto prima ritornare alla Camera completamente ristabilito. Il Presidente della Camera, onorevole Biancheri, vi si associava mandando il suo affettuoso saluto ed il più vivo e caldo augurio che possa presto ripristinarsi la sua salute.

Giuseppe Zanardelli morì il 21 dicembre 1903.

Tornata del 28 gennaio 1904.

PRESIDENTE BIANCHERI. (*Segni di vivissima attenzione*). Onorevoli colleghi! Nella seduta del 19 scorso mese, sospendendo i nostri lavori, veniva accolta con unanime plauso la proposta dell'onorevole Cavagnari, di mandare un saluto d'affetto a Giuseppe Zanardelli ed un caldo augurio per il ripristino della sua salute.

Non appena gli giunse notizia del nostro affettuoso ricordo, egli indirizzò alla vostra Presidenza questo telegramma:

« Il saluto e l'augurio che la Rappresentanza nazionale, « su proposta amica dell'onorevole Cavagnari e colla voce « impressa dell'antico e caldo affetto di cui Ella mi è prodigo, « caro Presidente, si compiacque inviarmi, mi è d'indicibile « conforto, e La prego di rendersi interprete dei sentimenti « di mia gratitudine che non potrà mai aver fine nell'animo mio.

« GIUSEPPE ZANARDELLI ».

Mentre mi onoro di comunicare la attestata sua riconoscenza, ultimo suo pensiero a noi rivolto, mi incombe il doloroso ufficio di parteciparvi che le speranze, di cui i nostri voti e i nostri augurî erano la sincera espressione, andarono fatalmente deluse.

Il 26 dell'accennato mese, verso sera, nella sua diletta villa di Maderno, sfinito di forze, con mente chiara, come in placido sonno, Giuseppe Zanardelli cessava di vivere.

La infausta notizia, rapidamente sparsa, destò in tutta Italia acerbo rammarico e generale rimpianto: le luttuose manifestazioni, i funebri onori, i vessilli nazionali abbrunati,

palesarono chiaramente che la dipartita di Giuseppe Zanardelli era una sventura nazionale. (*Benissimo!*)

Più che di lodi e di encomi gli fu reso degno tributo di lamenti e di pianto; quali lodi d'altronde eguaglierebbero i meriti suoi?

Nato a Brescia nel 1826 da modesta origine, che anche al culmine degli onori sentì l'orgoglio di rammentare, Giuseppe Zanardelli attinse in forti studi il forte amore della patria.

Scoppiata la guerra dell'Indipendenza nel 1848, egli accorse nelle schiere dei volontari a combattere contro lo straniero e prese quindi vigorosa parte all'eroica difesa della patriottica Brescia. Dall'avversa fortuna delle armi costretto a riparare a Firenze, ivi, come poscia a Milano, collaborando nel *Crepuscolo,* egli fu tra quei valentuomini che non disperando delle sorti della patria ne alimentarono la fede e le supreme aspirazioni.

La terra lombarda, appena annessa al Piemonte, elesse Giuseppe Zanardelli, già meritamente apprezzato, suo rappresentante nel Parlamento subalpino.

Egli ebbe poscia confermato il mandato legislativo alla memoranda Assemblea in cui diede il voto all'unità della patria e vide avverato il sogno della sua vita. Più non cessò di appartenere a questa Camera e per tredici Legislature ne fu l'onore e il vanto.

Il potente ingegno, i forti studi, la dottrina giuridica, l'eloquente parola gli acquistarono presto la considerazione del conte di Cavour, di Urbano Rattazzi, del Ricasoli, che gli diede prova di singolare fiducia nominandolo Commissario regio nelle annesse provincie Venete, e fu in intima amicizia col Depretis e col Cairoli.

A Giuseppe Zanardelli furono conferiti i più cospicui uffici ed affidati i più delicati incarichi.

Eletto più volte Presidente di questa Camera, è ognora rammentata con plauso la sua imparzialità e l'altezza del suo intelletto.

I molteplici suoi lavori parlamentari, le pregevoli sue relazioni, come quelle per la legge elettorale, le splendide sue orazioni rimangono preziosi documenti, nei nostri annali, della sapienza e della grandezza del classico oratore.

La scienza, gli studi ed altri titoli acquisiti designarono Giuseppe Zanardelli a far parte del Governo, e nel 1876 gli fu affidato il Ministero dei lavori pubblici; ebbe poscia quello dell'interno ed a diverse riprese tenne per più anni quello di grazia e giustizia.

I Codici, che portano il suo nome, le numerose importanti sue proposte tradotte in legge, attestano della sua sapiente competenza giuridica; come della imparzialità e rettitudine della sua amministrazione fa testimonianza il reverente affetto che la memore magistratura gli serba ognora.

Chiamato dalla fiducia del Re a presiedere il Consiglio della Corona, Giuseppe Zanardelli dedicò ogni sua cura ad imprimere un liberale prudente indirizzo al Governo del paese, a sollevare le condizioni delle regioni meno prospere, a tutelare i grandi interessi nazionali, ad assicurare all'Italia il prestigio e l'autorità che le competono, meritando il compiacimento sovrano ed il continuato appoggio del Parlamento.

Giuseppe Zanardelli al suo tramonto vantava oltre quarant'anni di vita parlamentare; fu tre volte presidente della Camera, ministro per più di dodici; lascia un nome illustre nel Fôro italiano.

Egli aveva il culto della patria, un sentimento profondo d'italianità; accarezzava nel nobile animo gl'ideali più alti, più puri. Sinceramente devoto alle istituzioni nazionali, in armonia con la libertà e col progresso; « *Principatum et libertatem* » fu la sua fede; con integrità di carattere e rettitudine dell'animo mai la smentì.

Lavoratore indefesso, consacrava ai suoi studi lunghe ore diurne e notturne e dall'adempimento del suo dovere, più che da ogni altro premio, traeva dolce conforto.

Del dovere con scrupolosa coscienza fu severo osservatore, non declinando le responsabilità che potessero derivar-

gliene. Sebbene così innanzi negli anni, sofferente per la scossa salute, accasciato dal soverchio lavoro, pure non pensò di sottrarsi al dovere assegnatogli dall'alto suo ufficio se non quando, affranto, sfinito, doveva in brevi giorni cader vittima del dovere adempiuto.

L'età senile non gli aveva alterata la freschezza del pensiero, nè quella vivacità di esprimerlo che però dalla bontà dell'animo veniva presto repressa.

Nè per gli anni, nè per le durate fatiche era scemato lo splendore della sua eloquenza, non disgiunta dalla vivacità dello sguardo e dalla nobiltà del gesto, ed è viva in noi l'impressione della fulgida parola che ancora di recente risuonava in quest'Aula.

Più non udremo l'affascinante oratore, il fiero propugnatore della libertà e del progresso, il nobile rappresentante della istituzione parlamentare; più non vedremo le sue simpatiche sembianze, ma serberemo caro e perenne ricordo di lui, la cui orma di saggezza e di virtù è segnata indelebile nella nostra storia; e la nazione, ammirando in lui un alto esempio di abnegazione e di patriottismo, venererà la lacrimata sua tomba come un'ara consacrata al culto della patria.

E sia consentito a me, che per oltre quarant'anni gli fui collega ed amico, che ebbi da lui ricambio di devozione e di affetto e con lui divisi le ansie e le gioie della patria, sia a me concesso di esprimere anche una volta il mio profondo cordoglio per la sua dolorosa perdita, di farmi interprete, onorevoli colleghi, del vostro amaro rimpianto, e con Voi mandare un ultimo saluto di reverente affetto alla cara memoria di Giuseppe Zanardelli. (*Unanimi approvazioni — Prolungati applausi*).

MOLMENTI. Rappresentante di quella parte di terra bresciana, che fu più caramente diletta a Giuseppe Zanardelli, mi si consenta, anche a nome di quelli ch'egli chiamava suoi concittadini di mandare un saluto all'uomo, di cui non resta che la memoria e la gloria. Vorrei avere altra facoltà d'ingegno, per ricordare a voi, pur non ignari e non immemori,

come egli abbia cercato tutte le vie ed esperimentate tutte le forme per far trionfare il concetto nazionale, e come, con l'animo aperto a tutti gli spiriti nuovi, abbia veduta e compresa la costituzione dello Stato moderno, con una piena e storica intuizione. A me basta ricordare come, fra le onte della straniera servitù, egli seppe esercitare ad intento patriottico gli studi morali e civili, facendo vibrare nei segreti convegni l'alata parola, che suonò poi formidata e augurata nella santa eroica rivoluzione di Brescia. Tra la ristaurata tirannide egli imparò dai nuovi dolori l'arcano di una nuova risurrezione, mantenendo intatta la dignità, ed illustrando il patrio Fôro col lume della dottrina e lo splendore dell'eloquio. Nel Parlamento dell'Italia innovata egli seppe temperare l'opera del voler generoso con l'opera degli eventi, affrontando impavido gli eccessi degli imprudenti, ma combattendo virilmente le reticenze dei pavidi.

Resse con fermo cuore i destini d'Italia, secondo lo spirito dei tempi e la condizione delle cose, acquistando autorità presso quegli stessi che dissentivano da lui e temevano mal potesse conciliarsi l'impero della legge con la libertà più ampia; dimostrando invece praticamente, che nel fato storico delle nazioni sta molte volte il segreto della lor sicurezza, e che l'esercizio pieno della libertà porta in sè stesso i rimedi ai suoi eccessi, quando al reggimento dello Stato presiedono un occhio sagace e una coscienza sicura. E sotto la mano dello statista bresciano uscì rafforzata la congiunta fortuna d' Italia e di Savoia. Per Italia e per Savoia! Per rassodare con la libertà il vincolo che unisce la patria alla dinastia, per provare lealmente la sua fede sincera di monarchico e d'italiano, che nessun altro ideale, per quanto nobile, che nessun altro concetto, per quanto elevato, ha mai potuto affievolire od offuscare.

Egli portò l'ardenza del suo gran cuore nell'operosa pratica del dovere. Quante volte, logorato da quella fiamma che anima ma che consuma, e allorchè più si affollavano intorno a lui le cure e gli affanni, e la realtà amara degli uomini

e la necessità tediosa delle cose, egli pensava con desiderio anelante al suo bel lago lombardo! Ma sopra lo stesso istinto di conservazione imperava più forte il sentimento del dovere, che gli imponeva di dedicare l' ingegno, l'animo, tutto sè stesso alla patria, mentre il corpo frale ed esausto andava logorandosi inesorabilmente!

Rivediamo ancora l'alta, asciutta persona animarsi ad un tratto, dinanzi ai più gravi problemi dello Stato; ci par di udire ancora l'armoniosa parola che vinceva ogni animo, l'armoniosa parola in cui scorreva il succo del buon gusto italico! Sulla traccia diritta che egli ha segnata nella vita, non splende soltanto la luce dell'ingegno, ma la fiamma della bontà, e non soltanto la bontà sincera, ma anche quella cordiale gentilezza che si rivelava attraverso l'impetuosità stessa del suo carattere, quella gentilezza che aveva tanto potere sugli animi regali e sugli animi popolani. E oggi, ripensando alla sua morte, la sola ora tranquilla della bene spesa giornata, tutti, anche quelli che furono combattuti da lui in lotte gagliarde e feconde, tutti, anche divisi da diverse fedi, porgono testimonianza che nessuno degli statisti italiani lo vinse in lealtà; che nella vita privata, come nella pubblica, egli portò quella sicurtà di coscienza che gli diede così placida fine di vita; che seppe custodire l'onore contro le sottili lusinghe dell'onore; che infine la libertà non ebbe mai un apostolo più fervido, più instancabile, più sincero! (*Bravo! Bene! — Applausi*).

Bonardi. (*Segni di attenzione*). Rare volte io prendo la parola in quest'Aula, tant'è alto il concetto che ho della tribuna parlamentare, e di voi egregi colleghi che mi circondate. Oggi, però, un dovere mi si impone e, anche nella solennità del momento, vince ogni riserbo. Io sento il dovere di associare a quanto eloquentemente disse il nostro illustre e venerato Presidente in memoria di Giuseppe Zanardelli, non le mie parole che son ben poca cosa, ma il sentimento verace, profondo di sconsolato dolore che affligge i più intimi amici

suoi ed i suoi concittadini; coloro che più da vicino l'hanno veduto crescere da modesta famiglia e con la sola opera dell'ingegno, dello studio, dell'indefesso lavoro, della grande onestà, dello inestinguibile amor della patria e della libertà, salire ai supremi fastigi del potere.

Voi avete imparato a stimarlo qui nella manifestazione delle più alte qualità di legislatore e di uomo di Stato, ma per comprendere tutta intiera la mirabile natura dell'uomo che noi piangiamo, bisogna averlo conosciuto altresì nell'intimità del suo studio d'avvocato, nel fervore delle lotte locali, framezzo ai famigliari ed agli amici, nell'ingenuo abbandono di quei pochi momenti di svago che egli si concedeva lassù, fra i suoi monti nativi e sulle sponde del ridente Benaco.

Quanto tesoro di affetti, di memorie, di insegnamenti!

Bisogna ritornare col pensiero a quei giorni da esso ricordati or fa un anno in quest'Aula, a quei lunghi anni trascorsi nella soggezione allo straniero, quando il popolo bresciano con lui « attendeva un esercito italiano bello di tutto il prestigio che lo rendesse formidabile e vittorioso, un esercito irresistibilmente liberatore ».

Oh! gli anni delle virtù e degli eroismi ignorati, delle speranze audaci e tempestose, delle quotidiane insidie, delle congiure e dei martiri! È a quegli anni, a quella concordia di animi e di azione che si formò segretamente fra il libero Piemonte, il suo giovane valoroso Re ed il suo grande Ministro col resto d'Italia, che noi dobbiamo la nostra redenzione politica e questi giorni in cui è tanto facile e meno pericoloso l'amore della patria. (*Approvazioni vivissime*).

A quell'opera grandiosa, a quella concordia di animi e di intenti contribuì efficacemente Giuseppe Zanardelli nella sua città, dopo aver combattuto, come volontario valoroso, nella guerra del 1848. Vi contribuì come studente, come libero insegnante di diritto, come corrispondente del *Crepuscolo*, come segreto organizzatore della resistenza contro lo straniero; vi contribuì a prezzo di povertà, di privazioni, di inenarrabili sofferenze.

Escluso per arbitrio straniero dal libero insegnamento, dall'esercizio della professione, dal posto di segretario presso la Camera di commercio, egli si rivolgeva allora al patrio Ateneo, invocando un modesto e provvisorio ufficio in quella Accademia. Lasciate che vi legga le parole con le quali egli nel 1855 ricorreva all'Accademia cittadina: « A me dolorosis- « simi immeritati avvenimenti seminarono di ostacoli la car- « riera, e il lungo attento amore agli studi trovasi in lotta « con bisogni che, senza di voi, tenderebbero ad allontanarmi « ognora più dal prediletto arringo letterario e scientifico. »

Così scriveva, in quei tempi d'ogni luce muti, il futuro ministro dell'Italia unita, il futuro presidente del Consiglio dei ministri del Re sedente in Roma, capitale d'Italia!

E fu allora che la sua città apprese ad amarlo ed a seguirlo e, dopo le epiche giornate del 1859, nelle quali egli, reduce da Lugano e per istruzioni avute dal generale Garibaldi e da Visconti-Venosta, commissario del Re presso il generale, sbarcava nunzio di libertà, col primo tricolore, nella patriottica terra d'Iseo; dopo di allora, nei primi Comizi elettorali fu eletto deputato in due collegi della mia provincia. Optò per Iseo e fu di quel collegio glorioso, immutato rappresentante per quarantaquattro anni.

Io non vi parlerò della sua vita politica, poichè questa è scolpita negli annali parlamentari, e, più ancora, nelle vostre menti e nei vostri cuori. Amo invece ricordare come egli, cittadino esemplare, con lavoro indefesso, lungo, disinteressato, vivificatore, seppe lentamente, tra lotte talvolta aspre ed incresciose, guidare la sua città a prospere sorti negli studi, nelle arti, negli ordinamenti civili ed amministrativi, nei traffici e nelle industrie.

E Brescia gliene fu e gliene sarà perennemente grata.

Si deve a quella virtù intima di schiettezza e di bontà che era sua prerogativa, se egli seppe trovare il segreto di disarmare anche i propri avversari, di ottenere che negli ultimi anni si raccogliessero intorno a lui pressochè tutti i suoi concittadini, come lo potè attestare oggi anche il nostro collega onorevole Molmenti.

I suoi funebri furono solenni, eloquente manifestazione di tanta concordia. La mia città non vide mai spettacolo così commovente, tale da superare in grandiosità e mestizia persino quello del trasporto nel nostro monumentale cimitero delle ossa dei fucilati del 1849 e della lagrimata salma dell'amico suo Tito Speri, ridonata a Brescia, dopo il 1866, da Mantova libera e redenta.

Egli non ebbe la giovinezza tronca dal piombo o dal capestro straniero, ma, esempio antico, diede la miglior parte dell'anima sua, delle sue forze, del suo ingegno, diede tutta la vita alla patria. (*Bene! — Applausi*).

Noi non lo vedremo più. Non lo vedremo più sorgere qui al nostro fianco nei più ardui cimenti, o meglio in mezzo a noi, nel luogo più degno dell'altezza del suo ingegno, del fascino della sua eloquenza, della fermezza del suo carattere, dagli scanni del Governo. Noi non lo udremo più pronunciare una di quelle splendide orazioni, nelle quali, esposto con irreprensibile eleganza di forma il tema della discussione, si elevava man mano alle più alte sfere dell'eloquenza e ci trascinava unanimi, quasi inconsapevoli, all'applauso e all'entusiasmo. (*Bravo!*)

Egli era alto, nobile, elevato sia alla tribuna parlamentare che alla tribuna forense, sia nelle assemblee amministrative ed accademiche che nelle pubbliche concioni.

Era nella parola, nel gesto, nello sguardo, persino nella pausa, eloquente.

Spesse volte nella nostra intimità lo sentii ricordare quanto disse nel primo discorso d'Iseo: « Quando lasci il potere, quando lasci la vita politica, voglio, come la maggiore delle soddisfazioni e delle compiacenze, poter ripetere a me stesso le sacre parole: *cursum consummavi, fidem servavi* ».

Sì, impareggiabile maestro ed amico, la tua fede l'hai serbata sino agli estremi aneliti, pura, illibata, radiosa, ed ora siede a lato della storia e custodisce piangendo la tua tomba. Sia dessa feconda di utili ammaestramenti alla patria ed a noi. (*Approvazioni — Vivi applausi*).

LACAVA. Con Giuseppe Zanardelli scompare un altro di quei grandi che tanto contribuirono e cooperarono alla redenzione d'Italia.

Non è per aggiungere la mia parola alla commovente commemorazione fatta dal nostro illustre presidente, il quale ne compendiò la vita operosa e le benemerenze patriottiche, nè per ripetere quanto testè hanno detto gli oratori che mi hanno preceduto; non per ricordare, o signori, i 36 anni di vita parlamentare, passati con Giuseppe Zanardelli, quasi sempre d'accordo; nè l'essere stato insieme con lui due volte a dividere la responsabilità del potere, spesse volte messaggero di pace tra i contendenti. Ciò appartiene alla storia parlamentare. Ma se parlo oggi di Giuseppe Zanardelli è per ricordare le benemerenze sue verso la mia provincia nativa, è per manifestare alla Camera il generale, unanime compianto, che destò nella mia terra natale la perdita di questo grande italiano.

Egli, temprato d'acciaio, con giovanile ardore nella tarda età percorse le campagne desolate della mia provincia, visitando i più remoti villaggi, i più oscuri casolari, portando ovunque parole di conforto e di speranza. Egli, così facendo, compieva il più alto ministero di legislatore e di uomo di Stato, poichè aveva compreso quanto fosse necessario cementare le genti italiche e rafforzare la compagine della unità italiana! (*Bene! Bravo!*) Esponendosi a quel viaggio, così faticoso e così pieno di disagi e di pericoli, mirava allo scopo della redenzione di quella regione.

Io sento, mentre parlo, venire dalla terra di Basilicata un'onda di dolore e di cordoglio, mista al più puro senso di riconoscenza e di gratitudine verso Giuseppe Zanardelli. Di qui, come quando ne accompagnai la salma in Brescia, a nome della mia nativa provincia, per quello che fece per essa e per quello che si proponeva di fare, mando il mio modesto saluto alla venerata memoria di Giuseppe Zanardelli. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

CHIMIRRI. Tanta concordia ed unanimità di rimpianto è l'omaggio migliore, che si possa rendere all'illustre statista, al patriota intemerato che ci fu tolto. Divisi dalla politica, i nostri cuori battono all'unisono quando convenga onorare la memoria dei sommi, che con le opere o coll'ingegno contribuirono alla redenzione politica e sociale della gran patria italiana. E tanto più volentieri ci associamo a questo mesto e doveroso tributo in quanto che Giuseppe Zanardelli, sebbene uomo di parte, rappresentava in mezzo a noi la tradizione patriottica, la fede nel progresso. L'operosità della sua vita politica si può riassumere con le parole del maggiore dei nostri poeti, che potrebbero incidersi, come epigrafe, sul suo sepolcro:

Libertà vo cercando, ch'è sì cara.

L'amore saldo, schietto, inestinguibile per la libertà impresse il suggello al suo carattere e fu la sua forza, per cui divenne autorevole nel Parlamento e popolarissimo nel paese. Alla fede liberale egli aggiunse un sentimento profondo della giustizia, che gli ispirò la rinnovazione dei nostri Codici, fatta con intento moderno e con chiara coscienza del vasto e complesso organismo giuridico. Il suo ultimo pensiero fu rivolto a migliorare le condizioni e innalzare il prestigio e la dignità della magistratura, presidio e freno fra le lotte delle passioni, e il contrasto degli interessi.

Questi fu l'uomo politico e il dotto giurista che gli altri oratori degnamente commemorarono; ma noi meridionali, oltre le sue benemerenze patriottiche, non dimenticheremo giammai che egli, grave di anni e di malferma salute, dimostrò con il suo viaggio faticoso attraverso la Basilicata, con le sue dichiarazioni e con le sue proposte di legge quanto gli stessero a cuore gli interessi della nostra regione e il proposito di venire in soccorso delle provincie più sofferenti. Dobbiamo a lui se la questione del Mezzogiorno fece un passo decisivo, e se si impone anche ai successori.

Perciò con l'animo pieno di lutto e di riconoscenza ci inchiniamo reverenti alla sua tomba lagrimata, donde verranno in

ogni tempo nobili ispirazioni, esempi e ricordi di virtù civili e di fervido patriottismo. (*Benissimo! Bravo! — Vivissime approvazioni*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio*. Dopo le commosse ed elevate parole dell'illustre nostro Presidente, dei rappresentanti della provincia a cui Giuseppe Zanardelli aveva dedicato il più vivo suo affetto, del rappresentante di quella Basilicata alla quale pure egli aveva date le sue ultime energie, del rappresentante di un partito che aveva dissentito profondamente nella linea di condotta politica con l'onorevole Zanardelli, ma che l'aveva sempre rispettato ed amato, a me ben poco rimane a dire per commemorare l'uomo illustre, al quale io fui costantemente legato da sincera amicizia.

Soldato dell'indipendenza italiana nelle ore più tristi ricordate dall'onorevole Bonardi, cospiratore per la libertà e per l'indipendenza del nostro paese, avvocato che riuscì con l'opera sua e con un libro, che fino ad ora è insuperato, a dimostrare come quell'ufficio possa elevarsi ad un'alta funzione sociale, deputato costantemente devoto alla libertà la più ampia e la più assoluta, ministro guardasigilli ossequente all'indipendenza della magistratura, che volle assicurata con una legge che io confido ancora non perirà nella memoria nostra e negli atti parlamentari; capo di un Governo in cui dimostrò che egli aveva tutte le alte qualità dell'uomo di Stato nel più nobile senso della parola, egli ebbe la fortuna che tocca a pochi uomini politici, quella di terminare la sua carriera applicando come capo del Governo gli ideali ai quali aveva dedicato tutta la sua vita, e la soddisfazione di veder trionfare in modo indiscusso quei principî di libertà ai quali aveva dedicato l'opera sua di cittadino, di deputato, di ministro.

La sua memoria rimarrà eterna ed incancellabile nell'animo degli italiani, ed il suo esempio sarà di guida a tutti gli uomini politici, i quali si prefiggono come meta dei loro doveri, dei loro uffici, dei loro sforzi, la libertà e il progresso, la grandezza e la dignità della patria. (*Vive approvazioni — Applausi*).

PRESIDENTE. Ad-attestare il vivo rimpianto della Camera per la dolorosa perdita del nostro già collega Giuseppe Zanardelli e a rendere un ultimo tributo di onoranze alla sua memoria fo le seguenti proposte:

Piaccia alla Camera deliberare:

1° di esprimere condoglianze alla famiglia di Giuseppe Zanardelli ed alla città di Brescia;

2° di dare mandato alla Presidenza di deporre una corona di bronzo sulla tomba di Giuseppe Zanardelli;

3° di porre un busto in marmo e custodirlo nel palazzo di Montecitorio;

4° di ristampare la collezione dei suoi principali discorsi e distribuirla ai membri del Parlamento;

5° poi mi permetto di pregare la Camera di togliere in segno di lutto la seduta. (*Approvazioni generali*).

Pongo ai voti queste proposte.

Chi le approva voglia alzarsi.

(*Sono approvate*).

SENATO DEL REGNO

Tornata del 18 febbraio 1904.

PRESIDENTE SARACCO. — Onorevoli colleghi! Compiuto questo primo atto di dovere, dovere di fratellanza e di affetto verso il collega Picardi, penso ancora che, prima di riprendere i nostri lavori, rimasti per assai tempo interrotti, il Senato gradirà, e se tacessi, m'imporrebbe di portare, in nome suo, un caldo e riverente tributo di rimpianto e di ammirazione alla memoria di un grande cittadino che Italia piange ed onora. Anche da questo seggio una voce deve farsi sentire, che faccia fede nella forma più solenne, se mai alcuno ne potesse dubitare, che il primo Corpo politico dello Stato ha inteso con profondo rammarico, e deplora anche oggi amaramente, la perdita di quell'uomo così altamente benemerito della patria, che fu Giuseppe Zanardelli.

Non io però mi attenterò di venire innanzi a Voi a commemorarne la vita nobilissima con breve discorso, quale l'ora mi consente, che presuma raccontare le gesta più salienti di quella gloriosa esistenza, senza correre il rischio di tacerne altre, pur non volendo, che si dovessero ricordare ugualmente a titolo di riverenza e di onore verso l'illustre trapassato. Non è mancato, e non mancherà certamente, fra i numerosi amici ed ammiratori di Giuseppe Zanardelli, chi si disputerà l'onore di compiere questo ufficio così degnamente, come si conviene ad un uomo collocato a tanta altezza nella pubblica estimazione; ed è con vera soddisfazione dell'animo, che mi piace mandare da questo banco una parola di vivo ringraziamento alle eminenti personalità politiche, le quali promossero e presero parte alla solenne commemorazione del grande italiano avvenuta il dì 14 a Parigi, alla presenza delle rappresentanze ufficiali del Presidente della Repubblica e del Parlamento francese, inneggiandone il patriottismo e l'opera politica rivolta a beneficio della patria italiana.

Onde mi affido che la prudenza vostra mi assolverà, se, richiamando agli occhi vostri la splendida figura del patriotta e dell'uomo di Stato, mi terrò contento di ricordare la qualità preminente, che forma a parer mio, e non dispiacerà forse a quello spirito eletto che si dica, il maggiore ed il più puro titolo di gloria, onde il nome di Giuseppe Zanardelli andrà salutato per lunghi anni con particolare reverenza. Voglio dire lo studio indefesso e l'amore costante, col quale, nel corso della sua lunga ed onorata carriera di deputato al Parlamento, ministro del Re e presidente del Consiglio dei ministri, si fece banditore con la parola e con le opere, della dottrina maggiormente degna di penetrare addentro nella vita e nei costumi di questa giovane Italia, che si compendia nella massima antica, ma sempre nuova: *Principatum et Libertatem*. Ond'è che si è potuto dire con buona ragione che la morte di Giuseppe Zanardelli fu considerata in paese quale una sventura nazionale.

Perciò, se voi, o colleghi, mel consentite, vorrei chiudere questi brevi cenni, evocando dall'oblio pochi, ma forti versi del nostro Prati, dettati in onore di un valent'uomo, il Barbaroux, ordinatore di leggi che videro la luce ed onorarono il regno di Re Carlo Alberto, come lo Zanardelli ai dì nostri, i quali mi paiono rendere al vivo il dolore e la commozione profonda che ha svegliato negli animi il ferale annunzio della morte che ha così profondamente rattristato il paese.

Il carme del Prati comincia così:

E il giusto muor

Indi prosiegue:

...Il povero
Fior di corolle abbassa
Muor su deserti margini,
Non bada il mondo e passa.
Ma quando un cedro in polve
La folgore dissolve,
Lagrima il cor dei popoli,
Geme il pensier dei re.

Beato l'uomo che, giunto al termine della sua giornata, si sente degno di aver raccolto in eguale misura l'affetto del popolo e la fiducia del Principe! (*Applausi*).

ROSSI LUIGI. Il nostro onorevole Presidente ha già degnamente interpretato il pensiero del Senato rappresentando il comune rammarico per la perdita dell'onorevole Zanardelli.

Ma a me spetta l'ufficio di portare alla memoria dell'insigne uomo mancato il saluto angoscioso della sua terra lombarda e degli amici che l'hanno conosciuto, non pure nei pubblici incarichi dove ebbe ad eccellere, ma nei rapporti famigliari in cui s'imparò ad amarlo per le virtù squisite dell'animo e per la grande dignità della vita.

Non per lui si dirà che la postuma lode rende all'estinto un onore che non si sarebbe votato pel vivo.

Per lui il compianto fu generale, sincero, profondo!

Altri ne ha riandato la vita; nè gioverebbe ripetere e dire come, e dove, siasi esplicata, in più di mezzo secolo di febbrile lavoro, la sua attività di pensatore, di cospiratore, e di soldato, di giurista, di legislatore e di ministro.

Conviene piuttosto segnalare in qual maniera e per quali caratteristiche le sue svariate attitudini lo portassero ad onorare con egual fortuna la tribuna giudiziaria e la politica, primo fra i pari nel Fôro e nel Parlamento.

Nell'avvocatura entrò giovane e dotto. Fu un maestro. Ne insegnò nobilmente i doveri, ne rivendicò fieramente i diritti.

Avea un concetto altissimo della sua funzione sociale, della scienza e dell'arte, così egli dicea, in cui dobbiamo esistere e vivere.

Era un insuperabile ragionatore; talora conciso, determinato, preciso, come la geometria; talora, elevandosi alle sublimi regioni dell'eloquenza, concitato, pieno di voli arditi, come la poesia lirica.

Il segreto della sua oratoria consisteva nella schiettezza delle sue convinzioni, nella ricchezza delle sue cognizioni, nella sapienza legale e civile, nel non mirare mai che alla ricerca della verità.

Allievo della scuola classica, che fu illustrata da Cesare Beccaria e da Francesco Carrara, ebbe la grande ventura di tradurne la dottrina in testo di legge, e cancellò dal Codice il carnefice.

Figlio legittimo della rivoluzione del 1848, formò la sua educazione politica, ricercando il pensiero e la coltura nel periodo eroico del parlamentarismo europeo.

Fu un apostolo fervente delle istituzioni rappresentative e dell'alleanza intima, da cui venne la fortuna d'Italia, fra Principe e popolo. Come un amante adorava la libertà. Ne fu l'oratore, ne contemplava appassionatamente l'immagine, come un artista, nelle sue linee più pure.

La sua parola alata, anco nelle asperità dei dibattiti, sollevava il sentimento dell'assemblea, distaccandosi dall'ambito delle persone e delle passioni, e delle loro implacabili contese, perchè fossero gara feconda d'idee.

Non si oserebbe con sicurezza affermare (e perchè tacerlo?) che, come uomo di governo, abbia costantemente avuto la visione della realtà.

Sicuramente fu in lui costante l'aspirazione al bene.

Cittadino, nel senso che gli antichi solevano attribuire a questo grande nome, pur nell'estremo lembo della vita consacrò alla patria il pensiero e le ossa.

Spese per essa, romanamente, fino all'ultimo palpito del cuore.

Cavaliere della libertà e della giustizia, visse e morì come il cavaliere del poeta, senza macchia e senza paura.

Ed io, che lo amai come un padre, e a cui di tanto affetto non resta che l'amaro rimpianto, sulla tomba di questo gladiatore perduto, compendio i miei sentimenti in queste parole che mi sgorgano dal cuore.

In nome del Senato e dell'Italia, in nome del diritto e dei liberi ordinamenti, onore alla memoria di Lui! (*Vivissime approvazioni*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Senato comprenderà con quanto cuore io mi associ alle

parole di rimpianto pronunciate dall'illustre Presidente e dal senatore Rossi per la perdita di Giuseppe Zanardelli.

Io ebbi l'onore di essere suo collega in un Ministero, e di trovarmi poi alla sua dipendenza, come ministro dell'interno, quando Zanardelli presiedeva il Consiglio dei ministri.

Egli cominciò la sua carriera combattendo per la patria; visse una lunga vita tutta di lavoro, dedicata sempre esclusivamente al bene pubblico, e come uomo politico (come ben disse il senatore Rossi) fu costante maestro a tutti noi di libertà e di giustizia.

Il sentimento della giustizia sopratutto era in lui altissimo; e come ministro guardasigilli Giuseppe Zanardelli sarà insuperabile esempio del rispetto che si deve alla magistratura. Egli ci lasciò in eredità un disegno di legge, il quale riassume tutta la fiducia che professava per la magistratura e tutto il sentimento di giustizia che albergava nell'animo suo.

Io mi associo veramente di cuore a tutto ciò che disse il senatore Rossi che, come amico intimo di Giuseppe Zanardelli, più di chiunque altro poteva conoscerne ed apprezzarne le virtù e i nobili esempi dati in tutta la sua vita. (*Benissimo!*)

Indici.

INDICE PER MATERIE

Abusi del clero, II, 261, 282, 291, 325.

Acquedotto del Serino, III, 521.

— **Pugliese**, I, 501; III, 530, 541, 564.

Aja (Protocolli), II, 22.

Ammonizioni, I, 50, 178.

Amnistia ai garibaldini del 1862, I, 20.

— **implicita per eventi politici**, II, 39, 60.

— **ai condannati dai tribunali militari**, II, 55, 83.

Analfabeti, I, 581, 582.

Annunzi legali (pubblicazione), II, 503

Arbitrato nello sciopero di Genova, I, 470.

Arbitrati deferiti a magistrati, II, 200.

Archivi, I, 65.

Aree militari, III, 465.

Arresto di deputati, II, 68.

Arretrati giudiziari, II, 141.

Assegni bancari, II, 469.

Assemblea dei Presidenti, I, 681.

Associazioni, I, 7, 44, 99, 108, 152, 179, 190, 364, 406, 507.

Astensione dal voto, I, 278, 319, 320.

Attentato contro Re Umberto, I, 142.

Atti elettorali (redazione), I, 722.

Austria (dimostrazioni contro l'), I, 90, 100, 214.

Autorizzazioni a procedere in giudizio, I, 364; II, 62, 66.

— **a spedire mandato di cattura**, II, 68.

Avvocati e procuratori (onorari), II, 103, 136.

— **avanti alle preture**, II, 582.

Avvocati dei poveri, II, 233.

Ballottaggio, I, 682, 793, 850.

Bandiere, I, 39, 212.

Basilicata, I, 529; III, 549, 551, 567.

Benefizi ecclesiastici, II, 211, 693, 705.

Biblioteche giudiziarie, II, 209.

Bilanci (discussione), II, 1.

Bollettini giudiziari (V. Annunzi legali).

Bomba di Firenze, I, 161.

Bonifiche, III, 24, 44.

Camere di lavoro (V. Legislazione sociale).

Campagne di guerra, III, 488,

Cancellerie giudiziarie, II, 93, 139.

Capacità elettorale, I, 589, 691, 725, 728.

— **disposizioni transitorie**, I, 730.

Carceri, I, 74, 119; II, 255, 289, 296.

Casa Reale (funzionari della), II, 17.

Cassa pensioni vecchiaia, I, 344, 539.
Casse rurali, I, 545.
Cassazione unica penale, II, 373 401.
Castel Capuano, II, 140
Catasto (effetti giuridici), I, 341.
— sub-riparto contingenti, III, 371.
— della Basilicata, III, 573.
Catenacci, I, 359, 380.
Censo elettorale, I, 603, 695, 702, 718.
Certificati elettorali, I, 677.
Chiesa (rapporti colla), I, 311; II 175, 305, 653, 697.
Cina (occupazione di parte della), I, 403.
Cipriani (prescrizione della condanna), II, 46.
— applicazione della pena, II, 57.
Circoli Barsanti, I, 101, 149.
Circoscrizione elettorale, I, 639, 642, 667, 776, 791, 847.
Circoscrizione giudiziaria, II, 127, 231, 535, 646.
Classi urbane e rurali (nello elettorato), I, 617, 710.
Clero minore, I. 342; II, 661, 704.
— Sardegna, II, 121.
— (abusi del), II, 261.
Coalizioni, I, 294, 302, 356: II, 367.
Codici (Discussione), II, 241, 309, 446
— coordinamento, II, 482, 485.
Codice penale, II, 192, 195, 241, 248, 279, 286.
— di procedura civile, II, 500.
— di procedura penale, II, 196.
— di commercio, II, 445.
Comizio (intervento del deputato Turati), II, 83.
Commemorazioni, III, 613.
Commissariati distrettuali, I, 78, 137.
Condannati (elettorato), I, 725.
— (eleggibilità) II, 26, 46, 54.
Condanne ecclesiastiche, II, 653.
Confraternite, II, 162.
Congresso Repubblicano, I, 41.
Congrue, II, 166, 227, 237, 707.
Consigli comunali (scioglimento) I, 83.
Consiglio del lavoro, I, 549
Consiglio dei ministri (attribuzioni), II, 13.
Consorzi di scolo, III, 47.
Contratto di locazione, I, 544.
Contravvenzioni autorizzazione a procedere per), II, 62
Convenzioni marittime, III, 32.
Corporazioni religiose, II, 103, 163, 665
Corti d'assise straordinarie, II, 97, 142.
Corti di revisione, II, 641.
Costituzione, I, 427.

Dazio consumo I, 459; III, 544.
— canone abbonamento in Firenze, III, 514.
Debito pubblico (V. Rendita).
Decentramento, I, 337.
Decime, II 143, 162, 709.
Decreti-legge, I, 358, 378, 416, 429.
— per ricostituzione di Ministeri, II, 9.
Deliberazioni della Camera (nullità), I, 409, 410.
Deportazione, II, 315.
Deputati impiegati (decadenza), I, 795.
Diffamazione, II, 293, 339.
Dimissioni da deputato, II, 83.
Dimostrazioni al Consolato austriaco, I, 90.
Diritti individuali superiori alle maggioranze, I, 104.
Diritto marittimo, II, 459, 471.

Discorsi parlamentari (insindacabilità) II, 86.
Disordini universitari (V. Politica interna).
Divorzio, I, 491, 502; II, 146, 323.
Domicilio (libertà di), I, 16.
Domicilio coatto, I, 50, 176.
Donne (condizione giuridica), II, 116.
— (impiego nei telegrafi), III, 29.
Duello, II, 318.

Economati dei benefizi vacanti, II, 170.
Economie, I, 334; III, 425.
— militari, III, 467.
Elezioni politiche (sincerità), I, 95.
— legge elettorale, I, 121, 129, 323, 557.
— disposizioni transitorie, I, 730.
— (Verificazione delle), II, 26.
Elettorato amministrativo, I, 136.
— politico, I, 574.
Emigrati, I 13.
Emigrazione, I, 61.
Esercito, III, 439, 453.
-- (disciplina), I, 512.
Esercizio provvisorio dei bilanci, I, 359, 395, 535.
Esercizio di Stato (V. Ferrovie).
Estrema Sinistra (voto in favore del Ministero), I, 476.
Exequatur, I, 313, 342; II, 107, 113, 159, 161, 266.

Fabbricati giudiziari, II, 140.
— (imposta), III, 565.
Fabbriche d'armi, III, 439, 447.
Falliti (capacità elettorale), I, 726.
Fallimenti, II, 455, 479.
Falso, II, 341.
Farmacie, I, 68.
Ferrovie (esercizio), I, 242, 265; III 5, 50, 65, 174, 214, 272.
— complementari, I, 491; III, 12, 73, 172, 261, 532.
— personale, I, 492.
— materiale mobile, III, 1.
— sarde, III, 11, 195.
— sicule, III, 57; III, 581, 590.
— direttissima Roma-Napoli, III, 529.
— della Basilicata, III, 563.
— d'Iseo, III, 497.
— tariffe, III, 525.
— inchiesta, III, 271.
Ferrovieri (V. Militarizzazione).
Finanza, I, 331.
Firenze (condizioni finanziarie), I, 84.
— provvedimenti per la città, III, 506.
— abbonamento dazio consumo, III, 514.
Fondo culto, II, 164, 182, 226.
Francia (rapporti colla), I, 348, 565
Furti campestri, I, 57.

Garibaldi (pensione alle nipoti di), III, 492.
Generali di corporazioni religiose, II, 673.
Giornale ufficiale annunzi giudiziari, II, 504.
Giuria, II, p. 207, 356.
Gottardo, III, 9, 54, 127, 156.
Grazia, II, 48, 50.
Guardie P. S. a cavallo, I, 59.
Guarentigie (legge delle) I, 311; II, 119, 174.

Imposta fondiaria, III, 363.
-- conguaglio provvisorio, III, 366.
— ricchezza mobile, III, 385.
— progressiva, III, 432.
-- elevazione dell'aliquota, III, 400.

Inchiesta sull'esercizio ferroviario, III, 270.
— sulla marina militare, III, 480.
— sul Comune di Firenze, III, 506.
— sul Comune di Napoli, III, 519.
— sulla Sicilia, III, 596.
Incompatibilità, I, 794.
Indennità ai deputati, I, 662, 797.
Industria nazionale, III, 228, 440.
Ineleggibilità per condanne penali, II, 26, 51.
Infortuni sul lavoro, I, 541; II, 336.
Interesse elettorale, III, 498.
Internazionalisti, I, 111, 157, 176.
Istruzione e educazione, I, 270.
Italia irredenta (dimostrazioni), I, 99.

Lapidi commemorative I, 81.
Lavori pubblici: gestione, I, 32; III, 1 e seg., 10. 84.
Lavoro donne e fanciulli (V. Legislazione sociale).
Legge comunale e provinciale, I, 133, 241, 266, 338.
Leggi eccezionali, I, 369.
Leghe, I, 468, 511.
Legislazione sociale, I, 269, 330, 341, 413, 481, 489, 539; III, 546.
Liberazione condizionale, II, 257.
Libertà, I, 98, 105, 346, 375, 473, 517.
— del lavoro, I, 510.
Liste amministrative, I, 79.
— politiche, I, 133, 633.
— iscrizione in applicazione della nuova legge, I. 737.
Lotta di classe, I, 469.

Macinato, I, 221; III, 417.
Maestri elementari, I, 527.
Magistratura elettiva, II,129.
— indipendenza, I, 370, 686; II, 128, 198.
— inamovibilità, II, 265.
— ordinamento, II, 617.
— nomine e promozioni II, 131, 185, 215. 602, 610.
— stipendi, II, 124, 189, 215, 535, 617.
— indennità di tramutamento, II, p 182.
— sessennio, II, 183, 210, 229.
Maggio (fatti del 1°), I, 307.
Manicomi criminali, II, 190, 273, 301
Marina militare, III, 439.
— inchiesta sulla, III, 480.
Mazzini (eleggibilità), II, 26.
Mentana (indennità), III, 493.
Mezzadri, I, 630, 715.
Mezzogiorno (rapporti col), I, 447, 525.
— condizioni del, III, 517, 536.
Militarizzazione, I, 493, 514.
Mille di Marsala, I, 87; III, 488.
Ministri (Consiglio dei), II, 13.
Ministeri (stabilità), I, 283.
— dimissioni, I, 519.
— dissensi, I, 254.
— programmi, I, 455, 521, 535.
— numero, II, 8.
Minoranze (rappresentanza), I, 660, 751, 785, 826, 852.
Monarchia (attaccamento alla), I, 190, 264, 415, 451, 474.
Monte Amiata (fatti di), I, 113.

Napoleone elezione), II, 42.
Napoli (condizioni di), III, 517.
— (prestito), III, 534.
Numero dei deputati (riparto), I, 670, 746, 791.

Opere idrauliche, III, 23. 35.
Opere pie del Mezzogiorno, I, 66.
Opposizione (còmpito della), I, 281.
Ordinamento giudiziario, I, 339, 453; II, 189.
Organici, II, 8.
— militari, III, 463.
Osservatorio giuridico II, 188.
Ostruzionismo, I, 395, 421, 429.

Palazzo di giustizia, II, 203.
Parlamento (discredito del), I, 372.
— (azione del) I, 449.
Parrocchie, II, 121, 707.
Partiti politici, I, 94, 231, 239, 242, 249, 258, 265, 283, 324, 476, 522, 524, 531.
Partito clericale, 258, 583.
Patronato regio, II, 117, 145 158, 661.
Pena di morte, II, 288, 335.
Pene (applicazione delle più miti), II, 275, 346.
Perequazione fondiaria, I, 223, 290.
Perizie giudiziarie, II, 100, 123, 183.
Petizione pel potere temporale, II, 280, 699.
Pieni poteri al Governo (in materie di circoscrizioni), I, 844.
— in materia di coordinamento di codici, II, 481, 485.
Politica estera e politica interna, I, 273, 532.
Politica ecclesiastica, II, 697.
Politica uniforme, I, 203.
Porti, III, 41.
Porto di Genova, III, 94, 101.
Poste (servizio delle), III, 9, 35.
— segreto postale, III, 355.
Potere temporale (petizioni), II, 280, 699.
Prerogative parlamentari, II, 83.
Prescrizione condanna Cipriani, II, 46.
Presidente della Camera (dimissioni del), I, 300.
— Discorso di, I, 251, 386, 391.
Pressioni popolari sul diritto di grazia, II, 46, 50.
— sui funzionari, I, 20.
Preture, II, 119, 231.
— applicazione legge, 585, 586.
— circoscrizione, II, 566.
— soppressione, I, 339.
Pretori (inamovibilità), II, 580.
Prevenzione, I, 105, 113, 159, 171, 208.
Principesse reali, I, 552.
Probi-viri, I, 543.
Procedimento sommario, II, 197, 501.
Procedura penale, I, 340.
Processi penali, II, 187.
Processi di stampa, I, 148.
Proroga della Sessione, I, 355, 357
Probi viri (V. Legislazione sociale).
Proprietà ecclesiastiche, II 145, 174.
Prostituzione, I, 69.
Provvedimenti finanziari, III, 425.
Pubblico Ministero (pressioni sul) I, 227.
— funzioni del, II, 135, 153.
Puglie (acquedotto), III, 530.
— condizioni delle, III, 576.

Raccomandazioni di deputati, II, 220.
Rapporti tra le due Camere, I, 699; II, 1; III, 418.
— coll'autorità giudiziaria, II, 79.
Reati politici, II, 325.

Recidiva, II, 273, 290.
Rendita (tassa sulla), III. 400.
Retroattività delle pene, II, 318.
Riforma elettorale, I, 572.
Riforma giudiziaria, I. 453, 526.
Riforma penitenziaria, II, 255.
Riporto (contratto di), II, 471.
Risanamento Napoli, III, 523, 542.
Riunioni, I, 10. 99, 235, 263, 246, 366, 399, 432.
— Dimostrazioni di S. Pancrazio, I, 39.
Rivoluzioni, I. 420.
Rivoluzione francese, I, 569.
Roma (corporazioni religiose nella provincia di), II, 667.
— provvedimenti per la città di, III, 499.

Sbarbaro (scarcerazione), II, 50, 52.
Scarcerazione di eletti deputati, II, 50, 52.
Schede (conservazione), I. 679.
Scioperi, I, 468, 507, 515; II, 366, 367.
Scioglimento della Camera, I, 356.
Scrutinio di lista, I, 127, 642, 743. 799.
Senatori (nomina), II, 16.
Sequestri di giornali, II, 370.
Servizi postali e commerciali marittimi, III, 288. 297, 342, 352.
Sezioni elettorali, I, 670, 772.
Sgravi dei consumi, III, 431.
Sicilia (Commissione d'inchiesta), III, 596.
Sicurezza pubblica, I, 52, 112, 114, 146, 172. 398, 428.
Sifilicomi, I, 72.
Sindaci (nomina), I. 89.
Sistema penitenziario, I, 76.
Società commerciali, II, 460.
Società segrete, I. 110.
Sovranità popolare, I, 570.
Sovrimposta prediale della Lombardia, III, 363.
Sovrimposte comunali, III, 509.
Spedalità, I, 67.
Spergiuro, II, 271, 291, 342.
Spese di giustizia, II, 102, 166, 205, 234.
Spese militari, III, 456, 467.
Stampa (libertà della), I, 14, 147, 398, 428; II, 117, 370.
Stato d'assedio, I, 363.
Statuto (modificazione), I, 313.
Strade, III, 21, 36, 110.
Successioni (tassa), I, 461.
Suffragio universale, I, 576, 585, 686.

Talamone (sbarcati a), III, 488.
Telegrafi (segreto), I, 88, 96, 347.
— legge sui, III, 27, 48.
Territorio dello Stato (variazioni al), II, 23.
Tevere (sistemazione), III, 113, 123.
Tiri a segno, I, 13, 137, 271.
Tradimento, II, 317.
Trasformazione tributaria, I, 336.
Trasformismo, I, 248, 284, 522.
Trasporti (contratti di), II, 492; III, 237, 543.
Trattati di commercio, I, 530.
Trattati (conclusione dei), II, 15, 22.
Tribuna parlamentare, I, 450.
Tribunali militari, I, 363; II, 54.
— di commercio (abolizione), II, 488.
Tributi (riforma dei), I, 345, 459, 465.
— (imposizione dei), I, 378.
— comunali, III, 511.
Triplice alleanza, I, 272, 348, 463.
Turati (dimissioni), II, 82

Ufficio del lavoro, I. 542, 547.

Uscieri e portieri giudiziari, II, 103, 137, 210.

Verificazione elezioni, II, 26.

— (competenza Camera), II, 40.

Vescovadi, II, 113, 145, 158.

Vescovi (petizioni), II, 281.

Vice pretori, II. 222.

Villa Borghese, III, 503.

Volturno (utilizzazione delle acque), III, p. 528.

Votazione (intervallo tra la 1ª e la 2ª), I, 793.

Voto limitato, I, 132, 751, 768, 828, 840.

Voto obbligatorio, I, 635.

Voto palese, I, 582.

Voto politico per l'esercizio provvisorio dei bilanci, I, 197.

INDICE ALFABETICO

Aberdeen, I, 232; III, 356.
Abignente, I, 207, 546.
Achille, II, 150; III, 192.
Adamoli, III, 54, 56, 326, 488, 489.
Adams, II, 148.
Afan de Rivera, III, 463.
Agnetta, III, 489.
Alario, II, 582.
Alciato, II, 565.
Alcibiade, II, 76.
Alessandro Severo, I, 71.
Alessio, II, 80.
Alfieri, I, 692, 702.
Alighieri Dante, I, 218, 412; II, 306, 479, 668; III, 602.
Alimena, II, 402, 408, 420.
Allievi, I, 690, 691, 695, 702, 703, 704, 730, 733, 736; III, 69, 77, 383.
Alli-Maccarani, II, 104, 105,
Alvisi, I, 90.
Ancion, III, 279, 280.
Andolfato, II, 581, 582.
Angeloni, III, 10, 12, 18, 76.
Ansaldo, II, 449, 493.
Antonibon, I, 737, 739, 741.
Arago, II, 48.
Araldi, III, 442.
Arbib, I, 584, 587, 603.
Arcoleo, I, 287, 426, 433, 434, 435, 440.
Ardouin-Dumazet, III, 282.
Arlotta III, 534, 535.
Armellini, II, 424.
Arnaldo da Brescia, I, 149; II, 669, 670.
Ariosto, III, 632.
Asproni, III. 196.
Astengo, II, 11, 12.
Aulo Gellio, III, 414.
Auriti, II, 286, 326, 327, 329, 335, 390, 391, 392, 395, 400, 738, 740, 743, 744, 745.
Auterive (d'), I, 24.
Auverny, II, 474.
Axerio, III, 370, 381.
Azuni, II, 449, 498.

Baccarini, I, 250, 324, 347; II, 50, 219; III, 66, 67, 73, 74, 75, 79, 82, 122, 123, 124, 125, 126, 228, 229, 230, 231, 235, 236, 418, 622.
Baccelli Guido, I, 198, 229, 480, 545, 754, 764; II, 183, III, 23, 464.
Bacone da Verulamio, II, 70.
Badaloni, II, 710.
Balbo Cesare, I, 122, 329, 374; II, 35.
Balenzano, III, 262, 264, 265, 279, 283, 284, 564.
Ballanti, III, 386, 391.
Barra, III, 486.
Barazzuoli, I, 616, 621, 627; II, 548, 567, 568, 667, 691, 695; III, 175, 238, 242, 249, 250.
Barbato, II, 55; III, 541.

Barbaroux, III, 652.
Barbès, I. 659, 755.
Bardoux, I, 233, 635
Bargoni, I, 3, 9, 16; II, 10.
Barnew, II, 148.
Baroche, II, 639.
Barsanti (Circoli) I, 149, 183, 475.
Barsanti Olinto, II, 427, 428, 431, 432.
Bartoli, II, 741, 746.
Bartolo, II, 565.
Barthélemy, III, 421.
Barthélemy Saint-Hilaire, I, 233.
Barzilai, I, 441, 472; II, 81; III, 474.
Basteris, II, 62, 63, 64, 99, 437, 439, 442, 602, 603, 604, 605, 607, 609, 610, 615, 616
Batbie, I, 775.
Beaumarchais, II, 149, 293.
Becks, II, 671.
Beccaria, II, 257, 288; III, 654.
Bédeau, I, 820.
Belleyme, I, 418.
Bellinzaghi, I, 712.
Bellot, II, 500.
Bembo, II, 509, 514, 515, 518; III, 143.
Benedeck, III, 459.
Benedikt, II, 337.
Bentham, I, 62, 372; II, 48, 234, 316, 549, 630, 640; III, 432.
Bentink, I, 242.
Berardi, II, 30.
Béranger, I, 526, 659, 755; II, 297, 628, 639.
Berio, I, 612; II, 498, 499.
Bernardo (San), II, 669.
Bertani Agostino, I, 69, 70, 71, 72, 73, 82, 193, 867; III, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 128, 131, 132, 152, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 169, 170, 359.
Berti D., I, 283, 284, 286, 591, 754; III, 625, 626.
Berti F., I, 643.
Bertini, III, 164.
Bertolè-Viale, III, 453, 454, 455, 483, 486.
Bertollo, II, 581.
Berryer, I, 588; II, 525.
Bertrand, II, 312.
Bessemer, III, 442.
Bettòlo, I, 519, 521.
Beust, III, 459.
Biancheri, I, 433, 640; III, 265, 266, 481, 638.
Billault, I, 854.
Biglia, III, 107, 370, 381
Billia Antonio, I, 230, 237.
Billia (ingegnere), III, 60, 62, 605.
Bishop, I, 22.
Bissolati, I, 531.
Bismarck, I, 705; III, 154, 282.
Bizzozero, I, 606; III, 630.
Bixio, III, 232, 335, 481.
Blanc, I, 752.
Bobbio, II, 221, 222, 603, 605.
Boccardo, I, 839; III, 434.
Bodio, I, 63.
Boggio, III, 363, 364, 371, 376, 377.
Bohl, III, 242
Boichot, I, 820.
Bonacci, I, 160, 407, 408; II, 376, 401, 411, 434, 538, 540, 549, 551, 586, 587, 588, 589, 592, 593, 595, 596, 597, 600; III, 240, 243, 246, 247, 256, 257, 258, 314, 352, 353, 354.
Bonaparte Luigi, I, 22.
Bonardi, III, 643, 649.
Bonasi, I, 437; II, 545, 547, 559, 565, 604.
Bonavoglia, I, 677.
Boncompagni, I, 103, 153, 154, 175, 310, 399, 508.
Bonfadini, II, 711; III, 128, 129.

Bonghi, I. 81, 82, 83, 84, 146, 147, 148, 149, 150, 154, 155, 175, 181, 186, 226, 232, 234, 235, 240, 258, 283, 288, 291, 292, 294, 295, 572, 575, 576, 589, 594, 595, 599, 600, 601, 604, 605, 606, 608, 610, 611, 612, 613, 656; II, 9, 107, 108, 110, 112, 116, 119, 263, 265, 667, 669, 266, 267, 270, 282, 670, 673, 674, 699, 700, 728, 729, 730, 732, 736, 750, 751; III, 401, 422.

Bordeaux (Duca di), I. 215.

Borgatta, II, 581.

Borgatti, I, 399; II, 610.

Borgnini, III, 284.

Borsani, II, 268.

Borsieri, I, 584.

Bortolucci, III, 614.

Bortolucci-Godolini, III, 353.

Borruso, III, 41, 43, 44, 351.

Bosco, II, 55

Boselli, II, 448, 452, 453, 459, 471, 474, 475, 476, 477, 482, 486; III, 50, 52. 53, 184, 326, 328, 332, 339, 501.

Bossuet, I, 835.

Botta, III, 3, 4, 5.

Bourgeois, III, 433.

Bovio, I, 74, 88, 89, 304, 313, 476, 580, 612, 666; II, 269, 697, 698.

Bradlaugh, I, 820.

Branca, I, 476; II, 96, 97, 98, 99; III, 552, 555, 633.

Breda, III, 140.

Bright, I, 607, 822, 860.

Brin. I, 606, 634, 644, 706, 710; III, 232, 415

Brioschi, I, 730, 734, 802, 803, 804, 819, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 833, 834, 835, 836, 850, 851, 852, 853, 854, 856, 857, 859, 860, 861; II. 5, 6, 7, 737, 740, 741, 744; III, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 122.

Brofferio, II, 29, 75, 156.

Broglie (Duca di), I, 397.

Broglio, II, 509, 512, 513, 514, 515, 523; III. 384.

Brougham, I, 601, 606, 698, 705, 707; II. 19, 126.

Brunetti, I. 612, 751, 792.

Brunialti, I, 865.

Brunicardi, I, 321; III, 274, 282, 286.

Bruno, III, 110, 111.

Buonomo, II. 183, 184, 190; III, 10, 12, 19.

Burdett, I. 744.

Bussi, III, 107.

Buttini, II, 75, 404, 412, 420, 439. 496.

Butler, I, 70.

Cabrini, I, 538, 540.

Cacace, II, 474.

Cadenazzi, II, 124, 125, 127, 132, 133.

Cadolini, I, 20; II, 266.

Cadorna, I, 134; II, 75, 506, 507, 509, 519, 525, 528, 530.

Cagnola F., I. 659.

Cailleaux, III, 433.

Cairoli B., I, 8, 15, 142, 153, 192, 194, 199, 234, 238, 239, 250, 257, 259, 260, 267, 274, 296, 508, 571, 754, 865; II, 503, 504, 513, 516, 523, 528; III, 417, 418, 421, 422, 639.

Calciati, I, 631; II, 262.

Calderini, II, 205.

Calenda II, 374, 375, 378, 384, 385, 386, 387, 388, 390, 391, 392, 394, 395, 397, 431, 432, 438.

Calvi, II, 205, 206, 207, 214, 215.

Cambray-Digny Guglielmo, I, 805, 818, 824, 825; II, 7, 511.

Cambray-Digny Tommaso, II, 730, 732.

Camperio, III, 327.

Campi, I, 433, 435; II, 221, 222, 540, 556, 564; III, 355.

Campos, III, 116.
Camuzzoni, II, 744.
Cancellieri, I, 631, 680, 681, 682.
Cannella. III, 19.
Cannizzaro, I. 690, 691, 693, 698, 728, 729, 730, 840, 841. 842, 843, 850: II, 124, 322, 323.
Canonico, I, 506, 826; II, 176, 177, 178, 390.
Canovas, I, 826.
Cantelli, I, 134, 154, 236, 365, 439; II, 517.
Cantoni, I, 808, 811, 812, 819.
Cantù, I, 873.
Canzi, I, 598, 612; III, 28
Canzio, III, 492.
Capo, I, 74, 75, 76; III, 327, 330.
Caracciolo di Bella, I, 809, 811, 817, 819, 825, 830.
Carancini, III, 353, 354.
Carrara F., II, 249, 342; III, 654.
Caratti, I, 538, 545.
Carbonelli, III, 13, 18, 41, 42.
Carcano G., II, 371, 636.
Carcano P., I, 539, 540; III, 493, 574, 578.
Carlo Alberto, II, 35, 36; III, 652.
Carlo X, I, 419.
Carmine, I, 477; III, 272, 274, 277, 281, 282, 284, 285, 430.
Carnazza-Amari, I, 759, II, 571, 613; III, 71.
Carrel, II, 39.
Carné, I 606, 706.
Casana, III, 415.
Casaregis, II, 449, 454, 456, 565.
Casaretto, III, 143, 145.
Cassio, I, 368.
Castagnola, I, 425, 439; II, 503, 507, 514; III, 144, 145, 153.
Castellano, II. 440.
Castelar, I, 230. 752, 826.
Cattaneo C., I. 123, 534, 618; II, 34, 315, 316; III, 133, 478, 529, 550.
Catilina, I, 239.
Catone, I, 187; II, 648; III, 414.
Cavagnari, III, 638.
Cavaignac, I, 820.
Cavallari, III, 62.
Cavalletto, I, 68, 69, 294; II, 105, 106, 107, 109, 119, 181, 187, 218, 219, 225, 462, 467, 482, 703; III. 25, 26, 35, 36, 74, 104, 248.
Cavallini, I, 439, 722, 723, 724; II, 229, 230, 233, 234, 236, 237.
Cavallotti, I, 797. 798; II, 71, 72, 73, 75, 76, 147, 151, 153, 154, 155; III, 430.
Caveri, II, 481.
Cavour (Conte di), I, 73, 106, 249, 373, 377, 508, 696, 746; II, 21, 38, 149, 150, 328, III, 142, 434, 445, 448, 639.
Cecil, I, 242.
Celli, III, 500, 501.
Cenatiempo, I, 22.
Cencelli, I, 843; II, 746, 747; III, 12.
Ceneri, I, 866, 867, 868, 870, 871.
Cerri, III, 472.
Cerruti, II, 209, 214, 441, 489; III, 331.
Cesare (imperatore), I, 371, 448, 449; II, 586, 743.
Cesarini, II, 376, 377.
Chamberlain, I, 233, 822.
Chandol, I, 718.
Chassan, II, 151.
Chassepot, III, 414, 455.
Cherubini, I, 29.
Chevalier, III, 193.
Chiassi, I, 411, 412.
Chiaves, I, 134; II, 63, 280, 483, 683, 684, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736.
Chiavone, II, 661.
Chiesa, I, 550.
Childers, I, 822.

Chimirri, I, 571, 572, 573, 576, 595, 597, 599, 600, 609, 610, 611, 616, 621, 622, 625, 630, 631, 679, 758, 759, 768, 769, 770; II, 245, 246, 347, 355, 590, 591, 593, 595, 597, 598, 599, 600, 712, 715, 716, 717, 722, 723, 727, 736; III, 648.

Chinaglia, I, 743, 745, 747, 748.

Ciccotti, III, 460, 461, 469, 472, 475, 476, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575.

Cicerone, I, 264, II, 156, 451, 648.

Cincinnato, III, 414.

Cipelli, II, 403, 422.

Cipriani, II, 47, 51, 54, 55, 57, 60, 61.

Clearkenwell, I, 369.

Clemente III, II, 118.

Clemente XIV, II, 673.

Clodio, II, 621.

Clodoveo, I, 205.

Cobden, I, 663.

Cocco, III, 333.

Cocco-Ortu, I, 455, 545; II, 646.

Codronchi, I, 612, 616, 621, 625, 646; III, 73, 74.

Coetlogon, III, 357.

Coffari, II, 720.

Cola da Rienzo, I, 149.

Colajanni, I, 549: III, 519, 522, 527.

Colletta, II, 398.

Colliard, I, 515.

Colombo, III, 433.

Collotta, II, 725, 733.

Comin, II, 727.

Compans, III, 67.

Comte, I, 618.

Condorcet, I, 783.

Conforti, I, 236, 439; II, 155, 371, 711.

Constant, I, 608, 707.

Contuzzi, II, 165.

Coomans, I, 588.

Coppino, I, 111, 123, 580, 585, 591, 594, 596, 626, 634, 669, 676, 754, 777.

Corradino C., I, 368.

Corrado, III, 554.

Corbetta, I, 312; II, 674, 680, 690.

Cordova, I, 437; II, 711; III, 373.

Correale, II, 93; III, 53, 54.

Correnti, I, 584, 754; III, 129, 143, 144, 145, 377, 615, 616.

Corridori, I, 483, 485.

Cormenin, I, 869.

Corsi, I, 439.

Corte, I, 572; II, 197, 198, 199, 200, 201, 329; III, 439, 440, 443, 444.

Corvetto, II, 449.

Cosentini, III, 346.

Costa A., II, 48, 53, 68, 71, 367, 368, 369.

Costa G., II, 79, 194, 229, 375, 739, 740, 743, 745, 747, 748.

Costantini, I, 64, 65, 66, 212; III, 36, 37.

Cottrau, III, 192.

Cremuzio Cordo, I, 368.

Crispi, I, 55, 56, 118, 149, 171, 186, 187, 210, 238, 239, 249, 258, 260, 270, 273, 304, 316, 332, 338, 345, 358, 364, 437, 507, 508, 569, 571, 611, 628, 656, 658, 661, 663, 664, 761, 762, 768, 771, 797, 869, 871, 873; II, 36, 44, 151, 255, 266; III, 175, 180, 185, 216, 224, 373, 426, 427, 429, 454, 481, 512.

Critone, II, 77.

Crofton, II, 257.

Cromwell, I, 197; II, 35; III, 226.

Crotti, I, 866, 867.

Cucchi, I, 207; III, 37, 38.

Cuccia, I, 866, 867; II, 182, 183, 188, 191, 202, 211, 219, 220, 222, 223, 226, 227, 248, 250, 255, 259, 261, 403, 407, 409, 410, 411, 413, 416, 418, 421, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 489, 496, 499, 590.

Cugia, I, 21.
Curcio, II, 162, 210.
Curioni, II, 423, 573, 574; III, 381.
Curzio, I. 32, II, 660.
Czemegi, II, 249.

Dabuin, I, 545.
D'Afflitto, I, 206.
D'Aguesseau, II, 118, 157, 265.
Dalloz, III, 252.
Damiani, I, 87, 565; III, 293, 326.
D'Amico, III, 301, 304, 305, 307, 310, 313, 317, 318, 325, 328, 331, 335, 336.
Damocle, III, 295, 412.
Daneo, III, 265.
Dal Verme, III, 460, 463, 475, 476.
D'Azeglio, II, 16, 35.
De Amezaga, III, 98, 327.
De Andreis, I, 494, 495, 514.
De Bernardis, I, 383, 472, 476 505; II, 721; III, 519, 523, 530.
De Blasiis, III, 367, 368.
De Boni, II, 35, 41.
De Broglie, I, 660; II, 630, 637.
Décazes, I, 233; III, 421.
De Cesare, I, 501, 502, 503; III, 190, 191, 192, 193, 514, 515, 516.
De Crecchio, II, 123.
De Cristofaro, II, 540.
De Cristoforis, I, 513.
De Donno, II, 673.
De Felice, I, 475; II, 55; III, 532.
De Filippo, I, 439; II, 26, 271, 506, 508.
Defuisseaux, I, 475, 761.
De Jorio, II, 449, 481.
Dellebeyme, II, 521.
Delescluze, I, 820.
De-Luca, II, 449, 518; III, 386, 553.
Demaria, II, 248, 253, 254, 258, 259, 271, 272, 273; III, 234.
De Martino, III, 415, 522, 525, 527, 528, 530, 531.
Demeur, I, 475, 761.
Demolombe, II, 454.
De Nava, I, 433, 526.
De Nicolò, I, 538, 544, 545.
Deodati, I, 694, 697, 706, 806, 808, 812, 815; II, 311, 318, 319, 320.
Depretis, I, 33, 123, 178, 179, 184, 190, 191, 196, 199, 200, 205, 207, 208, 210, 212, 227, 228, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 238, 241, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 258, 261, 266, 271, 275, 276, 282, 284, 285, 287, 288, 289, 290, 291, 295, 296, 297, 300, 320, 365, 366, 426, 440, 475, 578, 597, 603, 606, 623, 691, 705, 713, 745, 787, 829; II, 15, 16, 69, 302, 705; III, 93, 127, 140, 196, 267, 368, 372, 434, 481, 639.
Derby, I, 232, 242, 696.
De Renzis, I, 69, 70, 73, 74, 194; III, 458.
De-Sade, II, 679.
De Saint-Bon, I, 467; III, 96.
De Sanctis, III, 554.
De Serre, I, 233, 660, 755.
Deschamps, I, 588.
De-Theux, I, 588.
De-Turri, II, 448, 449.
Devincenzi, III, 45, 143, 211, 386.
Devonshire (Duca di), I, 822.
De Wett, III, 476.
De Witt, I, 155, 175, 176.
De Zerbi, I, 308, 309, 757; II, 244.
Del Balzo Carlo, III, 479, 569.
Del Giudice, I, 61, 63, 64, 118; III, 302, 332.
Del Maino, III, 373.
Del Zio, I, 506; III, 174.
Della Rocca, II, 101, 102, 103, 124, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 255, 275, 347, 355, 425, 438, 439, 441, 446, 447, 468, 482, 486, 583, 609.

Di Baucina, II, 63.
Di Blasio, III, 10, 16, 17, 19.
Di Breganze, II, 710.
Di Broglio, I, 455.
Di Camporeale, I, 309, 504, 505, 512; II, 724, 725.
Di Castagnetto, III, 616.
Di Cesarò (Colonna), III, 342, 343, 344, 594.
Diligenti, III, 46.
Di Pisa, I 754; II, 288; III, 594.
Di Robilant, III, 616.
Di Rudinì A., I, 288, 296, 297, 300, 301, 302, 306, 309, 332, 398, 433, 436, 467, 475, 505, 545, 568, 569, 570, 571, 607, 613, 614, 621, 766; III, 59, 96, 301, 305, 425, 492, 499, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 597, 602, 603. 604, 605, 606, 608, 609, 610.
Di Sambuy, I. 776; III, 265, 266, 267, 268, 269, 270.
Di San Donato, I, 66, 677, 678; II, 140, 505, 506; III, 10, 12.
Di San Giuliano, I, 469, 474, 477, 527, 540.
Di Sant'Onofrio, I, 793, 794; II, 540, 543, 544, 548, 551, 552, 553, 599; III, 519, 532.
Di Scalea, I, 547, 549.
Disraeli, I, 860.
Di Stefano, I, 527.
Dobelli, II, 584.
Domat, II, 130, 214, 631.
D'Ondes, I, 873.
Doumer, III, 433.
Dreyse, III, 444.
Droz Numa, III, 276, 277.
Duca di Galliera, III, 95, 96, 101, 107.
Du Cané, II, 258.
Dufaure, I, 526, 647, 673, 833.
Dumouriez, II, 318.
Duperroux, III, 604.
Dupin, I, 74, 401, 526; II, 545, 623, 636, 680.
Dupont de l'Eure, I, 269; II, 475; III, 419.
Duverdy, III, 252.
Duvergier d'Hauranne, I, 604, 648.

Elena (Regina), I, 552.
Ellena, I, 317.
Elia, I, 74, 77, 78: III, 41, 42, 314, 353, 354.
Ennio, III, 414.
Enrico IV, I, 269.
Ercole, I, 70, 300.
Erostrato, III, 416.
Ersckine May, I, 240, 242, 243, 816.
Esaù, III, 223, 418.
Eula, II, 271, 342, 390, 391, 392, 394, 395.

Fabri, I, 474, 476, 488, 489, 490.
Fabbris, III, 17.
Fabrizi, II, 30.
Fagiuoli, II, 489, 496, 586, 587, 588, 589, 590, 593, 595, 710.
Falconi, II, 93, 97, 98, 576.
Faldella, I, 661; II, 223, 418, 425, 554.
Fallières, I, 444.
Falloux, I, 659, 755.
Fani, II, 419, 422, 430, 539, 549, 555, 562.
Fara, I, 580, 660.
Faraldo, II, 749.
Farini C., I, 571, 601; II, 731.
Farini D., III, 67, 73, 74, 78, 79, 82.
Faure Félix, III, 629.
Favre, III, 161, 162.
Fazio E., II, 62, 184, 188, 191, 548, 556, 721; III, 352.
Federico II, I, 269.
Feri, I, 368.

Ferrari E., III, 501.
Ferrari G., I, 318, 588, 665, 666, 797, 873; II, 45; III, 190.
Ferrari L., II, 61, 710; III, 621.
Ferraris L., II, 342, 343.
Ferraris Maggiorino, I, 306, 694; II, 83; III, p. 288.
Ferracciù, II, 119, 676, 690, 715, 742.
Ferdinando II, II, 726.
Ferrero G., I, 368.
Ferri, I, 401, 465, 466, 476, 477, 478; II, 57, 59, 60, 250, 251, 254, 255, 256, 258, 273, 279, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365; III, 456, 457, 458, 471, 472, 473, 476, 484,
Ferry, I, 233, 237.
Ferruccio, I, 149.
Fieschi, I, 401.
Filangieri, II, 48, 307, 545.
Filì-Astolfone, I, 866; II, 215, 710, 720; III, 532.
Filopanti, III, 23, 24.
Finali, I, 690, 699, 843, 844, 845, 846; II, 746; III, 192, 432, 434.
Finocchiaro-Aprile, I, 397, 399, 403, 433; II, 437, 438, 443.
Finzi, I, 186, 189, 190; II, 30; III, 506, 507, 508, 509, 511.
Flandin, III, 357, 359.
Florio, III, 291, 292, 293, 295, 300, 305, 316, 318.
Focardi, I, 763, 810, 820.
Forster, I, 591, 823.
Forti F., II, 421.
Fortis, I, 237, 307, 309, 317, 378, 379, 407, 408, 469, 756; II, 46, 47, 243, 281; III, 463, 464, 469.
Fortunato, I, 643, 644, 645, 648, 649, 655; II, 540, 544, 545, 547, 548, 549, 551, 553, 556, 559, 579; III, 456, 457, 458, 459, 463, 464, 554.
Foscarini, II, 336.
Foscolo, I, 224; II, 45.
Fourtou, I, 676.
Fox, I, 243, 281.
Fracassi, III, 487.
Fradeletto, III, 500, 501.
Franceschini, II, 188, 191.
Francesco II, II, 30.
Francesco Giuseppe, II, 30; III, 380.
Franchetti, III, 481, 482, 483, 484, 487.
Francica, II, 69.
Frankenstein, I, 150.
Franklin, I, 710; II, 148, 293, 316.
Frassinet, III, 304.
Fratti, III, 627.
Frère Orban, I, 231, 475, 698, 709, 761; II, 674
Frola, II, 137, 140, 141, 142, 143, 144, 156, 569.
Friscia, I, 50, 53, 54; III, 607.
Fusco, II, 136, 166, 171, 172, 196, 197, 326, 327, 328, 329.

Gabelli, II, 680, III, 216, 224.
Gadda, I, 439.
Gagliardo, I, 498; III, 485.
Galeazzo, II, 326.
Galimberti, I, 456; II, 74.
Gallenga, II, 41.
Galles (Principe di), II, 151.
Galliani, I, 165.
Gallo, I, 501; II, 47, 250, 263, 264, 267, 269, 720, 726, 731.
Gallotti, III, 622, 623.
Gambetta, I, 527, 642, 660; III, 477.
Gandolfo, I, 368.
Ganneron, I, 418.
Garibaldi Giuseppe, I, 15, 17, 18, 19, 21, 180, 412, 764; II, 33, 76; III, 478, 489, 490, 555, 603, 645.
Garibaldi Menotti, III, 12.

Garibaldi Ricciotti, III, 627.
Garibaldi Teresita, III, 492.
Garnier-Pagès, I, 645; II, 521; III. 419.
Gattelli, II, 710.
Gavazzi, I, 469, 490, 491.
Genala, I, 337, 573, 646, 650, 653, 658, 660, 661, 757, 777, 780, 782, 784, 785, 789, 792, 793, 841; II, 447, 462, 464, 467, 468; III, 175, 180, 187, 214, 217, 222, 228, 230, 235, 236, 242, 248, 249, 251, 253.
Gentili Alberico, III, 620.
Gessi, I, 596, 604, 614, 646; III, 73, 74.
Gesù (Cristo), I, 371.
Ghivizzani, I, 826, 831.
Gianolio, II, 570.
Gianturco, I, 313, 544; II, 603, 604, 608; III, 570.
Giannuzzi-Savelli, II, 211, 276, 277, 313, 323, 360; III, 250.
Gioberti, II, 35.
Giolitti, I, 304, 331, 332, 335, 455, 467, 515, 519, 521; III, 519, 649.
Giordano, III, 441, 442, 446.
Giovagnoli, I, 321.
Giove, I, 532; III, 602.
Giovenale, I, 294, 704; II, 140, 200; III, 414.
Girardi, I, 429; III, 534, 535.
Girardin (de), I, 818, II, 151.
Girardini, I, 476.
Girolamo (San) II, 264.
Giudici, I, 59, 60, 61; III, 54, 156, 157, 158, 165, 167, 168, 170.
Giulio Cesare, II, 648.
Giunti, I, 492.
Giuriati, I, 491.
Giusso, I, 206; 456; III, 277, 519, 530.
Giusti, I, 590.
Giustiniano, II, 306.
Gladstone, I, 155, 181, 232, 237, 243, 258, 330, 527, 601, 602, 620, 691, 696, 860; II, 110.
Glaser, III, 358.
Glisenti, III, 441, 442.
Gneist, II, 312.
Gorio, I, 29
Gorla, I, 639, 640, 654.
Goschen, I, 822.
Graham, III, 356.
Grammont, III, 131.
Granata Michele, III, 554.
Graux, I, 231.
Grazioli, I, 412; II, 654.
Grattoni, III, 140.
Greco, III, 352, 353, 588.
Grégoire, II, 332, 712.
Grey, III, 421.
Griffini, I, 698, 708; II, 230, 231, 232, 233, 234, 235.
Grimaldi, I, 303, 316, 359, 562; II, 95, 538, 542, 565, 592, 600; III, 622, 623.
Grioli, I, 412.
Grippo, I, 426, 433, 440, 441, 529.
Grobicki, III, 359.
Grossi Cristoforo, III, 554.
Grozio, II, 424.
Guadagnini, II, 670.
Guala, I, 582, 657.
Guarini, III, 73, 74.
Guarnieri, I, 506, 507, 508, 516, 517, 534, 536, 537, 799, 808, 809, 810, 811, 812, 814, 815, 820, 821, 823, 837; II, 86, 375, 382, 383, 384, 385, 397.
Guastalla, III, 88.
Guelpa, I, 542.
Guérard, I, 495.
Guerci, III, 261, 262, 263.
Guerrieri-Gonzaga, II, 267.
Gaery, III, 631.
Guicciardini, I, 378, 492, 526, 528, 530, 531, 532; III, 272, 274, 468.
Guizot, I, 47, 108, 148, 168, 169, 178, 283, 401, 589, 604; II, 18, 679.

Harcourt William, I, 823.
Haguet, III. 278.
Hall, I, 823.
Hamilton, II. 148.
Hartington, I, 822.
Hauterive (Conte d'). I, 376.
Hélie Faustin, II, 639.
Hellvagg, III, 164.
Henrion de Pansey, II, 148.
Herault de Séchelles, I, 704.
Holtzendorff, II, 249.
Hubert. III, 278.
Humboldt. III, 187.
Huntmann, III, 442.

Illingworth, I, 823.
Imbriani Giorgio, I, 212.
Imbriani Matteo Renato, I, 300, 312, 314; II. 52, 76, 77, 356, 362, 364; III, 541.
Imperiale, I. 550.
Imperatori, III, 197.
Indelicato, III, 56.
Indelli, I. 90, 593, 617, 777; II. 94, 124, 142, 159. 162, 182, 184, 187, 192, 434, 446, 452, 457, 458, 488, 574, 575, 703, 704, 705, 706, 707.
Irnerio, II, 565; III, 553.

Jacini, I, 121, 692, 693, 694, 697, 707, 708, 712, 802, 804, 806, 807, 810, 811, 812, 817, 825, 830; III, 140, 142, 153, 194, 373, 375, 379.
Jacqmin, III, 30, 234, 253.
Jallet, II, 712.
Janson, I, 231, 475, 761.
Jauzon, I, 132.
Jaurès, III, 472.
Jefferson, II, 149, 317.
Jolanda Margherita, I, 552.
Jules Favre, I, 820; II, 511, 543, 552, 622, 630, 631.
Jules Roche, I, 547; III, 458.

Kalnoky, I, 314.
Kant, II, 147, 301.
Kaufmann (de), III, 281, 282.
Kropelin, II, 260.
Krupp, III, 442.

Labeone, II, 448.
Labiche, I, 435.
Labouchère, I, 820.
Laboulaye, I, 132, 646, 647, 802; III, 188.
Lacava, I, 751, 754; III, 526, 527, 529, 530, 531, 533, 551, 568, 647.
Lacordaire. I, 659, 755.
La Farina, I, 14; II, 505
La Fayette, I, 675.
Lafitte, I, 178, 869; III, 419.
Lagasi, II, 614, 615.
Lainé, I, 233, 806.
Laity, I, 22.
Lamarmora, I, 439.
Lamarque, I, 169, 400.
Lamartine. I, 400, 645, 687; II, 42.
Lambton, I, 744.
Lampertico, I, 692, 697, 698, 699, 703, 704, 713, 716, 718, 734, 808. 835, 838, 839, 847, 849, 851; II, 8, 176, 178, 179, 180, 194, 195, 196, 229, 231, 236, 237, 290, 299, 302, 305, 328, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337; III, 191.
Lamoricière, II, 663.
Lanza, I. 134, 236, 439, 508; 5'6; II, 17, 18, 519; III, 386, 481.
La Porta. 294, 769, 770; II, 711, 720; III, 92, 590, 591, 592, 593,
Lasker, II, 311.
Laurent. II, 254.
Lauria. II, 423.
Lavarello, III, 329, 330, 331.
Laveleye, III, 184, 192.
Lavergne, III, 377. 386.

La Vista, III, 554.
Lazzaretti, I, 113.
Lazzaro, I, 752, 756; II, 57, 60, 568, 569; III, 345, 346, 347, 348, 349.
Lebel, III, 452.
Ledru-Rollin, I, 110, 820; II, 42, 677; III, 419.
Lefèvre-Portalis, I, 807, 855.
Legrand, I, 813.
Lehzen, II, 18.
Leibnitz, I, 274.
Lemmi, I, 16, 26.
Leonardo da Vinci, II, 608.
Libertini Gesualdo, I, 503.
Licata, I, 491, 501.
Liebaert, III, 279.
Lioy G., I, 654.
Lipy P., I, 590, 616, 626, 627, 671, 673, 675, 676; III, 490.
Littrè, I, 618.
Liverpool, I, 255.
Livio, III, 414.
Lobbia, III, 481.
Loisel, II, 713.
Lollini, III, 519, 520.
Longfellow, III, 632.
Longo, III, 33.
Lorand, III, 486.
Lorenzini, I, 754.
Lorrimer, I, 613.
Loriquet, I, 805.
Loubet, I, 471; III, 276, 282.
Lovito, III, 111, 415.
Lowe, I, 602.
Lualdi, III, 381.
Lucas, II, 249, 277.
Luciani, II, 226.
Luciani Matteo, III, 616.
Luchini, I, 592, 597; II, 572.
Lucifero, I, 503.
Luigi Filippo, I, 22, 215, 401, 588, 606, 656, 676, 707.
Luigi XV, II, 678.
Luigi XVIII, I, 805.
Luporini, II, 249, 347, 355.
Luzzatto Arturo, III, 272.
Luzzatti Luigi, I, 118, 547, 548; II, 446, 448, 462, 465, 469, 470; III, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 184, 187, 188, 189, 223, 226, 262, 462, 463, 521, 522, 525, 526, 527, 530, 532, 533.

Maccabei, I, 752.
Macchi, II, 506.
Macaulay, I, 109, 374; III, 226.
Maestri, III, 143, 144, 377.
Maffi, II, 366.
Magliani, I, 282, 358; II, 179; III, 458.
Magnati, II, 181, 182, 227.
Majorana Calatabiano, I, 69, 803, 826, 839, 852, 853, 854, 855; II, 342, 343.
Majno, III, 520.
Majocchi, I, 659.
Malacari, I, 166.
Maldini, II, 266; III, 34, 300, 301, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 320, 321, 322, 325, 326, 335, 339, 343, 345, 346, 347, 348.
Malepeyre, II, 618, 640.
Mallet, I, 156.
Malou, III, 184.
Manna, III, 45.
Mancini, I, 123, 183, 193, 196, 227, 305, 424, 754, 865, 866, 867, 868, 873; II, 75, 94, 142, 145, 155, 158, 189, 190, 243, 249, 263, 266, 269, 281, 287, 302, 305, 309, 334, 371, 402, 440, 445, 446, 447, 449, 451, 452, 453, 455, 465, 466, 467, 470, 471, 473, 474, 476, 477, 484, 501, 667, 676, 680, 684, 685, 686, 689, 690, 694, 710, 711, 716, 722, 723, 724, 727, 737, 738; III, 229, 386, 388, 391, 395, 397, 434, 482, 484.

Manfredi, I, 702, 725, 726, 727; II, 374, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 386, 399.
Manfrin, II, 680.
Mango, III, 568.
Manin, I, 571, 584; II, 30, 36, 424.
Manning, II, 110.
Mantellini, I, 52.
Mantica, I, 527.
Manuel, I. 871.
Marazzi, III, 464.
Marazio, I, 267.
Marcadè, II, 454, 464.
Marciano, II, 293, 475.
Marcère, I, 132, 755.
Marchiori, II, 710.
Marcora, I, 79, 80, 578, 579, 580, 617, 626, 633, 635, 636, 637, 638; II, 124, 146, 147, 154, 155, 166, 170, 171, 172.
Maresca, II, 474.
Marescalchi, I, 368.
Maria Luigia, II, 44.
Marie, I, 526.
Mari, I. 151, 152, 154, 155, 156, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 166, 168, 170, 187; II, 666, 667, 674, 681, 692, 693; III, 508, 509.
Marin, II, 710.
Marini Serra, II, 421.
Marinuzzi, III, 532.
Marsano, III, 603.
Marselli, III, 75, 76.
Mariotti Filippo, I, 580, 581; III, 503, 504, 505.
Maroncelli, I, 584.
Martelli, I, 181; II, 446.
Martini, I, 88, 593; II, 550.
Martin-Feuillé, II, 618.
Marziale, II, 200; III, 561.
Massa, III, 140.
Massabò, II, 271, 273, 402, 489, 490, 491, 492, 557, 575, 578.
Massanti, III, 46.
Massarani, II, 286, 287, 289, 301, 302, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 320, 321, 322, 324, 325; III, 431 432, 434, 615.
Massari, I, 152.
Mascilli, II, 62, 63; III, 13.
Materi, III, 570.
Maupeou, II, 621.
Maurat-Ballange, I, 645.
Maurigi, I, 572, 596; III, 460.
Maurogònato, III, 34, 50, 51, 52, 53, 143, 298, 311, 312, 314, 315, 316, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 333, 334, 336, 337, 338, 339, 343, 348, 349.
Mazza, I, 469, 473.
Mazzarella, III, 18, 20, 21, 41, 43, 346.
Mazzini G, I, 6, 40, 123, 149, 212, 873; II, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 39, 41, 43, 44, 45, 60, 76; III, 356, 359, 478.
Mazziotti, III, 554.
Mazzoleni, II, 285.
Mayer, II, 249.
Mellana, II, 505; III, 372, 378.
Melbourne, II, 19.
Mendizabal, I, 806.
Menenio Agrippa, III, 540.
Mérilhou, III, 401, 409.
Merizzi, III, 10, 12.
Merzario, II, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 227, 228, 715.
Messedaglia, II, 666; III, 630, 631, 632.
Metternich, I, 584.
Mezzacapo, II, 343.
Meyer, II, 153, 700; III, 488, 489, 490, 491.
Micanzio, II, 670.
Miceli, I, 21, 507, 508, 516; II, 86, 709; III, 21, 22, 264, 352.
Michelet, I, 618; II, 736.
Micheli, III, 343.
Michelini, II, 537.

Mill, III, 184.
Millerand, I, 515, 542, 543, 548, 550; III, 472.
Millière, I, 820.
Milner Gibson, I, 233.
Minghetti, I, 61, 62, 63, 64, 104, 105, 107, 108, 109, 110, 113, 118, 122, 125, 134, 135, 147, 148, 154, 155, 156, 157, 159, 162, 165, 170, 172, 175, 180, 181, 182, 230, 235, 240, 242, 243, 250, 273, 281, 282, 284, 285, 286, 288, 289, 294, 295, 297, 298, 299, 305, 313, 508, 516, 568, 569, 572, 573, 574, 576, 589, 592, 594, 597, 598, 600, 601, 602, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 616, 620, 621, 625, 700, 731; II, 9, 231, 267, 328, 565; III, 176, 177, 182, 186, 187, 188, 202, 205, 214, 223, 225, 226, 293, 482.
Minich, III, 311, 312, 316, 320, 342, 343, 349.
Minosse, I, 704.
Minucci, III, 73, 74.
Mirabelli, I, 494, 514, 531, 700; II, 57, 58, 59, 60, 612, 643; III, 457, 467, 468, 469, 470, 474, 476, 477, 478.
Mirabeau, I, 570, 744; II, 172, 675, 712; III, 402.
Miraglia, I, 697, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727; II, 195, 229, 324, 325, 326, 333, 341, 342, 344, 381, 388, 408; III, 547.
Mischi, III, 383.
Mittermayer, II, 260.
Mocenni, III, 451, 453.
Mohl, I, 160.
Molè, I, 23; II, 56.
Moleschott, II, 287, 326, 335, 337.
Molfino, III, 101, 102, 103, 104, 106, 108, 109, 377.
Molinari, III, 384.
Molmenti, III, 479, 641, 645.
Montagna, I, 503.
Montalembert, II, 677.
Montanelli, III, 531, 616.
Montemartini, I, 546.
Montero Rios, II, 636.
Montesquieu, I, 121; III, 432.
Moore, III, 632.
Morana, I, 607, 772, 773; III, 56, 61, 590, 592, 594, 596, 597, 598, 600, 601, 602, 603, 606.
Morandini, III, 616.
Mordini, I, 5; III, 73, 131, 136, 142, 147, 153, 440, 443.
Moreau, I, 156.
Morelli Salvatore, I, 70, 75; II, 548, 556, 558, 578, 591, 592.
Morgari, III, 483, 487.
Morin, I, 456, 466, 519, 521; III, 480, 485.
Morini, I, 682; II, 248, 261.
Morrisson, I, 744.
Morley, I, 374.
Morpurgo, I, 61; II, 9.
Mortier, I, 401.
Mortimer Ternaux, I, 676.
Mottura, III, 584, 585.
Munzinger, II, 462.
Murat, I, 820; II, 398.
Muratori, I, 84, 85, 304; II, 157, 200, 593
Mussi, I, 69, 197, 207, 244, 291, 792; II, 74, 84; III, 24, 25, 29, 355, 356, 360, 482.
Musio, II, 154, 208, 371, 628.
Musolino, III, 349, 350, 351, 352.

Nanni, I, 606, 643; II, 125, 128, 143, 147, 148, 149, 151, 157.
Napodano II, 94, 185, 188, 192, 222, 224, 225.
Napoleone I, I, 24, 228, 376, 805; II, 35, 318, 545, 590, 670, 695.
Napoleone III, I, 48, 816; II, 42.
Nasi N., I, 455; II, 79.
Natalini, III, 119.

Natoli, II, 41.
Necker, II, 146.
Negri, I, 513, 590, 592; III, 144, 433.
Nerone, I, 236.
Nervo, III, 66.
Nicolari, III, 58, 605.
Nicolini Niccola, II, 608
Niccolini, II, 134.
Nicotera, I, 21, 36, 39, 40, 42, 46, 52, 55, 56, 61, 64, 66, 118, 123, 135, 149, 178, 185, 190, 225, 226, 228, 232, 233, 234, 267, 292, 302, 320, 439, 578, 606, 706, 766, 767; II, 30, 31, 32, 33, 34, 302, 515; III, 422, 482
Nocito, I, 577, 579, 580, 584, 591, 617; II, 47, 186, 191, 210, 255, 575, 577.
Nofri, I, 540, 550.
North, I, 243.
Nullo, I, 441.
Nunziante, III, 442.
Nuvoloni, III, 265.

Oates, II, 336.
Oberdank, II, 71.
O'Connell, I, 41, 663; II, 18, 109.
Odescalchi, II, 82, 283.
Odillon Barrot, I, 176, 230, 526, 676.
Oldofredi, I, 152.
Oliva, I, 294, 577, 582.
Oliverio, II, 207.
Olivieri, II, 101.
Omero, I, 605; II, 398; III, 632.
Orazio, III, 553.
Orlando, I, 524, 525.
Orsini, I, 233; III, 250.
Ortolan, II, 260, 304, 629.
Orts, II, 461, 674.
Ovidio, II, 608; III, 564.

Pacca (Editto) II, 63.
Padelletti, I, 619.
Pagano Mario, II, 424; III, 547, 549, 553.
Pais, II, 76; III, 463, 493.
Palatini, I, 541.
Pallavicino G., I, 584.
Palberti, I, 433; II, 80.
Paleocapa, III, 138, 142, 151.
Pallieri, II, 309, 310: III: 511.
Palmerston, I, 232, 233.
Palomba, II, 224, 225, 498.
Panattoni, I, 643; II, 209, 210, 251, 509, 530, 710, 711; III, 46, 47.
Pandolfi, I, 593, 643; III, 49, 50.
Pansini, III, 530, 534, 535.
Pantaleo, I, 165.
Pantaleoni, I, 687, 805, 812, 817, 818; II, 174, 175, 176.
Pantano, I, 549; III, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 280, 283, 284, 286, 485.
Paolo V, II, 658.
Papiniano, II, 423, 565; III, 247.
Parenzo, I, 277, 282, 596, 606, 609, 617, 626, 643; II, 146, III, 27, 47, 48, 49.
Pareto, III, 119.
Parisi, III, 583.
Parocchi, II, 112.
Parodi, III, 105, 107.
Parpaglia, II, 147, 154, 155, 456, 157, 446, 450, 484; III, 9, 10, 11.
Pascal, II, 287; III, 97.
Pascolato, II, 210, 213, 217.
Pasifae, I, 820.
Pasini, II, 733; III, 374, 386, 387, 398.
Pasquali, I, 77; II, 246, 445, 455, 464, 548.
Pasquier, I, 233.
Pastore I, 411, 414.
Paternò, II, 8, 9.
Paternostro, I, 152, 153; II, 41.

Pavia, I, 230.
Peel, II, 18, 19; III, 402.
Peirano e Danovaro (Ditta) III, 294, 345, 347.
Pellegrini, I, 506, 511; II, 62, 259, 257.
Pellico, I, 584.
Pelloux, I, 397, 399, 402, 406, 421, 425, 426, 453, 467, 471, 478, 505, 508, 512, 514; II, 10, 84, 85, 86, 87, 88, 89; III, 267, 269, 452, 453.
Peluso, III, 365.
Penelope, II, 311.
Penserini, II, 127, 162, 163, 164, 165, 172. 710, 731.
Pepe G. III, 538.
Pepoli C., III, 695: II, 4, 7; III, 45.
Perrenoto, II, 403.
Perfumo, I, 436.
Pericoli, I, 764, III, 12, 75.
Pernolet, I, 661, 851.
Perroni, III, 39, 40.
Persil, II, 397, 440.
Pertile, II, 732, 744.
Peruzzi, I, 5, 6, 10, 13, 14, 25, 267; II, 282, 283, 284, 504, 505, 519, III, 223.
Pescatore, II, 154. 266, 271, 371, 443, 684, 700; III, 363, 402, 432.
Pessina, I, 702, 707, 710, 711; II, 225, 287, 289, 303, 304, 309, 323; 340, 374, 377, 378, 379, 380, 382, 383, 438, III, 256, 259.
Petin-Gaudet, III, 442.
Petruccelli, I, 571, 618; II, 653, 656.
Philipon, I, 401.
Pianciani, I, 764, III, 177,506.
Picardi, I, 456, 541; II, 162, 710; III, 651.
Pichegru, I, 156.
Piccoli, II, 465: III, 240.
Pierantoni, I, 256, 506, 584, 586, 589, 617, 664, 665, 866, 867; II, 8, 22, 23, 24, 25, 100, 101, 102, 103, 104, 296, 308, 309, 313, 318, 326, 332, 335, 339, 340, 343, 378, 384; III, 434.
Pietri, II, 42.
Pietro Leopoldo (Granduca), II, 731.
Pigmalione, II, 308.
Pio VII, II, 695.
Pio IX, I, 583, 584.
Pipitone, I, 495.
Pirisi-Siotto, III, 195, 196, 197, 198, 199, 200.
Pisa, I, 506.
Pisacane, II, 31; III, 531, 538.
Pisanelli, II, 163, 236, 654, 666, 690, 692, 704, 710, 726, 738; III, 485
Pisone, III, 117.
Pissavini, I, 57; III, 29, 30, 31.
Pistoja, III, 463.
Pitagora, III, 553.
Pitt, I, 283.
Placido, III, 523.
Plastino, II, 405, 406, 407, 423, 424.
Plebano, III, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 508, 511, 512.
Plevani, I, 17
Plinio, II, 134.
Plutino Agostino, I, 57, 59; III, 293.
Plutino Fabrizio, III, 351, 352.
Podestà, III, 54, 158.
Poerio Alessandro, III, 538.
Poerio G., II, 421.
Polignac, I, 379.
Pollone, II, 225
Polvere, III, 581.
Poma, I, 412.
Pomponaccio, I, 412.
Ponza di S Martino, I, 456, 466; III, 465.

Ponzio Pilato, II, 73; III, 430.
Popilio, II, 40; III, 177.
Portalis, I, 526, II, 639.
Possenti, III, 46, 367, 373, 375
Pothier, II, 130, 214, 631.
Pozzato, I, 543.
Prévost-Paradol, II, 635.
Prinetti, I, 455; II, 210, 211, 212, 213, 215, 217; III, 228, 230, 231, 233,
Proudhon, I, 570, 587; II, 207.
Prati, III, 652.
Puccini, I, 148, 151, 152, 155, 160, 162, 164, 170.
Puccioni, II, 300, 379.
Pugliese, I, 542.

Quételet, III, 631.
Quintieri, I, 500.
Quirini, II, 118, 265.
Quistini, I, 354, 485.

Rabbini, III, 367, 368.
Radetzky, II, 662.
Raeli, I, 399; II, 710, 749.
Randaccio, II, 446, 453, 471, 473, 489, 490, 491, 492, 494.
Ranzi, III, 122, 123, 124.
Rattazzi, I, 5, 7, 8, 152, 153, 154, 175, 249, 508, 605, 706, 867; III, 639.
Rava, I, 189, 492, 498; III, 281.
Rega, III, 82, 83.
Reichlin, I, 85.
Remigio, I, 205.
Restelli, II, 666, 672, 675, 685.
Reta, II, 29.
Riberi, II, 340, 341, 342, 390, 396, 399.
Ricard, I, 755.
Ricasoli, I, 4, 8, 41, 42, 96, 102, 105, 134, 151, 152, 217, 292, 367, 377, 424, 438, 508; II, 15, 16, 683, 705; III, 639.
Ricciardi F., II, 398, 416.
Richelieu, II, 678.
Riegler, II, 140.
Richmond, I, 744.
Ricci, III, 327.
Riccio, I, 480, 488, 503; III, 530.
Ricotti, I, 694, 761; III, 202, 445, 452, 472, 482.
Righi, I, 78, 606, 706, 745, 748, 750; II, 123, 162, 186, 188, 189, 190, 267, 544, 710.
Rinaldi, II, 547, 554, 557, 558, 583, 606, 607, 608, 609, 644, 711, 715, 716, 720, 722.
Ripandelli, III, 346.
Rizzo, II, 575, 610.
Robecchi, III, 440, 442.
Rocco, II, 449.
Rockitanski, II, 122, 184.
Rogier, II, 674.
Royer-Collard, I, 241, 401, 590, 673; II, 625.
Romagnosi, I, 264, 584, 602; II, 484, 545; III, 187, 553.
Romano, I, 172, 174; III, 10, 13, 14, 17, 22, 23, 40, 44, 45.
Romeo, I, 627, 628, 643, 648, 649, 679, 680; II, 95.
Romero-Robledo, I, 826.
Rombaux, III, 130, 168.
Ronchetti, III, 140, 613, 614.
Roosevelt III, 474.
Roothan, II, 671.
Rosano, II, 255, 414, 421, 543, 560; III, 519, 534.
Rossaroll, III, 531, 538.
Rossi Luigi, I, 506; III, 653, 655.
Rossi Pellegrino, II, 274, 311, 670; III, 432.
Rosolino Pilo, II, 31.
Rouher, II, 639.
Rousseau, I, 569.
Rovasenda, I, 546.
Rubattino, III, 34, 300, 302, 319, 322, 332, 335, 336.

Rubichi, II, 207, 208, 209, 210, 367, 501, 578.
Rubini, I, 458; III, 274, 286, 470.
Ruggeri, I, 659; II, 460.
Ruggero di Lauria, III, 553.
Ruiz Zorilla, I, 826.
Ruva, III, 211.

Sacchi, I, 466, 495, 531; II, 70, 74, 433, 700; III, 273, 284, 463, 471, 473.
Saffi, III, 620.
Sagasta, I, 752, 826.
Saladini, I, 643; III, 73, 74.
Salandra, I, 501, 502, 503; III, 262, 519, 524, 525, 526, 529, 530, 531.
Salaris, I, 633, 634, 635, 636, 637, 643, 646, 647, 652, 655, II, 611.
Salgado de Somoza, II, 480.
Salmeron, I, 230.
Salvagnoli, III, 23.
Sandonnini, III, 372.
Sanguinetti, I, 676, 677; III, 33, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 309, 311.
San Martino, III, 194.
Santini, I, 532; III, 494.
Saporito, I, 397; III, 447.
Saracco, I, 455, 722, 723; II, 10; III, 368, 651.
Saredo, I, 437.
Sarpi, II, 670.
Saunders, I, 820.
Savary, I, 855.
Savi, II, 36.
Savigny, II, 671, 672.
Scaccia, II, 449.
Scalini, I, 540.
Schneider, III, 444.
Scialoja, III, 430.
Sclopis, II, 157.
Sella Quintino, I, 90, 91, 439, 607; II, 710, 749; III, 134 176, 378, 386, 387, 388, 391, 399, 446, 481, 484, 497, 498.
Serena, I, 66, 239, 298, 653, 655; II, 110, 118, 119, 145, 158, 159, 160, 161, 714, 717, 723; III, 172, 173, 174, 433.
Servin, II, 331.
Servio, I, 705.
Siacci, II, 203.
Siccardi, II, 26.
Sidney-Smith, I, 613.
Sieyès, I, 744; II, 144, 714, 735 736.
Simeoni, II, 13, 93, 261, 346, 359, 363, 365, 404, 418, 425, 435, 478, 552, 554, 557, 604.
Simonelli, II, 168.
Sineo, III, 140.
Siotto-Pintor, II, 208.
Sirtori, II, 35.
Sismondi, I, 586, 619.
Smith Adamo, II, 726.
Socrate, II, 77.
Socci, II, 370, 372.
Solaro della Margherita, II, 693.
Soleri, I, 368.
Solidati, I, 87.
Sonnino, I, 304, 321, 381, 384, 397, 426, 433, 434, 435, 436, 440, 441, 442, 469, 470, 472, 474, 477, 490, 491, 496, 499, 502, 544, 573, 578, 583, 584, 586, 599, 600, 617, 618, 621, 624, 625, 630, 631, 679, 680, 682; II, 82, 83, 84, 566, 567, 568; III, 415, 416, 459, 465, 499, 502, 508, 509, 510, 511.
Sordello, I, 412.
Sorrentino, I, 66, 172, 174.
Soult, I, 400.
Spantigati, I. 196; II, 462; III, 248.
Spaventa, I, 210, 234, 284, 295, 296, 299, 399, 508, 795; II, 9, 10, 30; III, 79, 176, 177, 178, 179, 185, 186, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 224.
Speciale, III, 32, 33, 34.
Spencer, I, 590.

Speri Tito, I, 411; II, 662; III, 646.
Spirito, I, 397; II, 252, 253, 264, 275, 283, 285, 347, 355, 405, 406; III, 523.
Speroni, II, 266.
Stracca, II, 449, 452.
Strafford, II, 336.
Strambio I. 63.
Stein, III, 459.
Stephens, I, 111.
Stephenson, II, 450.
Stuart Mill, I, 123, 592, 613, 663, 694, 744, 752, 812; II, 151, 311, 633; III, 29.
Suardo, II, 266.
Surbeck, I, 498.
Svetonio, I, 448.

Tacito, I, 236, 264, 368.
Taine, I, 618, 711, 712.
Tajani, I, 178, 179, 658, 795, 796, 836; II, 123, 134, 141.
Talamo, I, 417.
Tamburini, II, 670, 706.
Tasso, III, 632.
Tazzoli, I, 412; II, 654.
Tecchio, I, 123.
Tedeschi, II, 710.
Tedesco I, 494.
Telesino, III, 405.
Temistocle, II, 45.
Tenani, I, 568, 586, 602, 620, 645, 646.
Tenca, II, 266.
Teodora, II, 306.
Thiers I, 230, 343, 363, 646, 817, 820; II, 679, 736.
Thouret, I, 744; II, 546.
Tiberio, III, 117.
Tyler, III, 179, 191.
Toaldi, I, 67, 68; II. 182.
Tocqueville, I, 473, 809.
Tommaso d'Aquino, I, 235,
Tommaso da Kempis, III, 308.
Tommaso Moro, II, 424.
Tommaseo, II, 30.
Tommassoni, II, 733.
Torraca, III, 549, 550, 551, 568.
Torelli, III, 45.
Toscanelli, I, 5, 195. 577, 581, 597, 662, 785, 787; II, 46, 245, 712, 715; III, 175.
Tosi, III, 614.
Trarieux, I, 510; II, 74.
Trebazio, II, 307.
Treilhard, II, 319.
Trompeo, I, 683, 684, 737, 738, 739, 741, 742; III, 24.
Trinchera, I, 781; II, 147, 154; III, 41, 42.
Troplong, I, 526; II, 449, 639.
Tumminelli, I, 74, 75.
Turati, II, 82, 83, 84.
Turella, II, 710.
Turenna, II, 318.
Turbiglio, II, 563, 565, 733, 734, 735, 736.

Ugdulena, II, 266.
Ulpiano, I, 54; II, 423, 565.
Umana, II, 119, 120, 121, 122, 123.
Umberto (Re), I, 264, 276.
Ungaro, I, 541; III, 45.

Vaccaro (fratelli), III, 554.
Vacchelli, I, 304, 667, 668, 669, 670; III, 432, 485, 578.
Valerio Cesare, I, 659; III, 127.
Valerio Lorenzo, II, 732, 735.
Valery, III, 304.
Valli, I, 471, 476, 478.
Van Der Brugghen, II, 252.
Vaudrey, I, 22.
Varè, I, 177, 181, 207, 632, 664, 671, 676; II, 187, 199, 446, 447, 450, 451, 455, 456, 457, 458, 460, 461, 471, 472, 473, 479, 480, 701; III, 325, 349, 519.

Vastarini-Cresi, I, 50, 54, 55, 56, 60, 118; II, 220, 363, 552, 557.
Velini, III, 54, 55, 56.
Vegezzi, III, 615.
Vendramini, II, 710.
Venita (fratelli), III, 554.
Verre, II, 424.
Vico, I, 274.
Vigliani, I, 159, 305; II, 75, 94, 151, 257, 262, 266, 267, 268, 271, 305, 328, 342, 350, 374, 375, 376, 378, 500.
Villa, I, 181, 184, 603; II, 102, 123, 141, 142, 242, 249, 258, 282, 347, 425, 498, 499, 711, 738; III, 417, 520.
Villani, III, 76.
Villanova, II, 72, 407, 412, 419, 710.
Virgilio, I, 322; II, 489; III, 632.
Villari, III, 554.
Villèle, III, 409.
Vischi, II, 500, 501, 502, 585. III, 576, 577, 578, 579, 580.
Visconti-Venosta, I, 5, 439; III, 645.
Vitelleschi, I, 507, 513, 516, 534, 535, 537, 693, 695, 804, 809, 811, 813, 837, 838; II, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 293, 315, 316, 334, 335, 338, 485, 487, 737, 738, 739, 746; III, 431, 434, 503, 505.
Vittoria (Regina), II, 18.
Vittorio Emanuele II, I, 35, 81, 83, 84, 276, 374, 427, 451; II, 17, 18, 36, 112; III, 540.
Vittorio Emanuele III, I, 486, 552, 554; III, 547.
Vollaro, III, 211.
Von der Goltz, III, 475.
Von der Pfordten, III, 459.

Waddington, I, 807.
Waldeck Rousseau, I, 433, 471, 472, 488, 508, 543; II, 626.
Walter, II, 732.
Washington, I, 12, 54, 105; II, 35, 148; III, 407.
Watt, II, 450.
Weissembach, III, 284.
Wâtzel, III, 444.
Wellington, II, 18; III, 421, 434
Welti, III, 152.
Wetterly, III, 443, 444.
Wirchow, II, 122. 184.
Wladimiro, III, 89.
Woeste, III, 486.
Wollemborg, I, 455, 545.

Zambianchi, III, 490.
Zanolini, I, 319, 321.
Zeppa, I, 64; II, 711.
Zeusi, III, 553.
Zini, I, 685, 686, 687, 700, 701.
Zola, II, 670, 706.
Zucconi, I, 577, 597, 599; II, 458, 563, 578, 611, 612, 710.